94

ÍNDICE

DESTAQUES

66 **Aston Martin DB10**
Chris Evans não é James Bond, mas conduziu o novo Aston de 007 e ficou agitado e mexido...

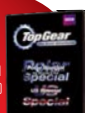
72 **Filmagens 007**
A tiritar de frio, o nosso enviado a Roma conta tudo o que viu nos bastidores do novo filme de Bond

78 **Jaguar C-X75**
Os vilões também precisam de carros novos, e os de Bond têm acesso a tecnologia de ponta!

85 **Garagem de Bond**
Certos carros da saga 007 foram geniais, outros terríveis e uns alguns muito estranhos. Divirta-se!

110 **Porsche Cayman GT4**
A versão mais extrema do pequeno alemão passou pela *TG* e não deixou ninguém indiferente

118 **Peugeot 308 GTi**
O aguardado regresso da mítica sigla a um familiar da Peugeot inclui 270 cv e muita emoção

136 **Toyota Land Cruiser**
Fomos até à Islândia para testar a mais recente geração do mítico todo-o-terreno japonês

NOTÍCIAS

18 Porsche 911
Quer conhecer melhor o novo 911? Eis os cinco pontos mais importantes

20 Hyundai Santa Fe
Já foi apresentado em solo nacional o novo Santa Fe, com algumas novidades à mistura

24 Nissan Gripz
Um *concept* desportivo que poderá resultar num novo modelo? Sim, por favor

26 Mercedes-Benz Classe A
Modelo alemão foi atualizado, e nós já conduzimos o A45 AMG!

PLANETA TOPGEAR

36 Skoda Fabia R5
A *TG* foi conhecer a versão de rali do familiar compacto da marca checa

40 Crónica Pat Devereux
Pat aborda a forma como as novas gerações encaram o mundo automóvel

44 O meu outro carro é...
Um barco criado pela Aston Martin, ao nível dos melhores agentes secretos

46 Curiosidades
Novo conjunto de factos e curiosidades partilhado por James May

TESTES

Conduzimos este mês...

Opel Astra 52
DS 4 54
Mitsubishi ASX 55
BMW Série 3 55
Mazda MX-5 56
Renault ZOE 58
Hyundai i40 59
Volvo XC60 59
Citroën C4 Picasso 59
Smart ForFour 59
Fiat 500 60
Smart ForFour 61
Caterham Seven 62
Mercedes-Benz GLE 63
Mini Countryman 63
Ford Mondeo 64

ÍNDICE

22

PDF-TOOLS
Click to buy NOW!
www.tracker-software.com
PDF-TOOLS
Click to buy NOW!
www.tracker-software.com

Ford

EDIÇÃO 53 • NOVEMBRO 2015

BEM-VINDO

Perdi a conta ao número de vezes que me questionaram no último mês sobre o caso que deverá ficar conhecido para a história como Dieselgate. Falo da manipulação dos dados de emissões poluentes por parte do Grupo Volkswagen em milhões dos seus veículos, de entre as diferentes marcas do grupo. Estava a anterior edição da *TopGear* a ser impressa na gráfica quando "rebentou" aquele que já é um dos maiores escândalos da indústria automóvel. A EPA – Agência de Proteção Ambiental norte-americana – detetou, em testes realizados, um software que está instalado em vários modelos do gigante alemão e que tem como finalidade fornecer dados errados sobre as verdadeiras emissões de gases poluentes. A marca assumiu, fala-se em multas avultadas, há investigações em vários países e desde aí tem sido diária a avalanche de acontecimentos e confusões relacionados com o caso. Começou pela demissão do CEO, Martin Winterkorn, passou pelo despedimento de vários responsáveis e não parará por aqui. Provavelmente quando ler estas linhas já o caso terá novos contornos e é quase impossível escrever sem ter a certeza que amanhã não haverá informações que podem invalidar o que se sabia hoje.

Para tranquilizar os clientes, as marcas envolvidas criaram linhas de apoio e um site específico para que todos possam saber se o seu veículo está "infetado", mas ainda assim as dúvidas são muitas. O Grupo VW não tem conseguido estancar a especulação. Não tem conseguido mostrar que, de facto, havendo muitos altos responsáveis, engenheiros e técnicos que deveriam estar a par do que se passava, também será verdade que existirão milhares de pessoas na estrutura que não faziam ideia do esquema montado. São esses que dão a cara diariamente pela(s) marca(s)!

Para além de toda a confusão, para além das dúvidas que ainda subsistem e, pior do que isso, de toda a incerteza acerca do futuro imediato de alguns modelos diesel e da sua credibilidade junto dos consumidores, há um problema evidente. Há uma falta de sabedoria de comunicação e uma incapacidade de lidar com um problema global, à escala global. É certo que nenhuma empresa, nem qualquer estrutura mundial, terá a capacidade de responder a cada um dos comentários nas redes sociais ou controlar a contrainformação ao minuto. Como a marca já assumiu o problema, e a sua resolução, a contendo dos clientes, resta aquilo que seria mais simples: acabar com a especulação. Se nada for feito para estancar o problema, que, repito, considero acima de tudo uma grande falta de comunicação, o mais provável é que um dia o próprio Grupo VW possa dar palestras ou mestrados sobre "falhas de comunicação".

Nesta edição, e longe das confusões empresariais que assolam o mundo automóvel, demos um salto à Islândia para conhecer a nova geração do Toyota Land Cruiser e revelamos tudo sobre o novo filme de James Bond. Em paz com a natureza!

PAULO PASSARINHO **DIRETOR**

Veja na página 42 mais pormenores

1·LDH·110
PDF-TOOLS
Click to buy NOW!
www.tracker-software.com

AV. INFANTE D. HENRIQUE, Nº 306, LOTE 6, R/C – 1950-421 LISBOA
E-MAIL TOPGEAR@GOODY.PT
WWW.TOPGEAR.COM.PT

EDITOR
GOODY, S.A.
SEDE SOCIAL, EDIÇÃO, REDAÇÃO E PUBLICIDADE
AV. INFANTE D. HENRIQUE,
Nº 306, LOTE 6, R/C – 1950-421 LISBOA
TEL.: 218 621 530 / FAX: 218 621 540
Nº CONTRIBUINTE: 505 000 555

DIRETOR GERAL ANTÓNIO NUNES
ASSESSOR DA DIREÇÃO GERAL FERNANDO VASCONCELOS
DIRETOR ADMINISTRATIVO E FINANCEIRO ALEXANDRE NUNES
CONTABILIDADE CLÁUDIA PEREIRA
APOIO ADMINISTRATIVO TÂNIA RODRIGUES E CATARINA MARTINS

DIRETOR PAULO PASSARINHO
CONSULTORIA DE PROJETO MIGUEL CRESPO
REDAÇÃO E COLABORADORES (NESTA EDIÇÃO) ANDRÉ MENDES,
NUNO ASSUNÇÃO E NUNO CATARINO
FOTOGRAFIA MANUEL PORTUGAL
EMAIL (REDAÇÃO): TOPGEAR@GOODY.PT

EDITORA DE ARTE SUSANA BERQUÓ
PAGINAÇÃO SUSANA BERQUÓ, JOANA CARVALHO, VANDA MARTINS
COORDENADOR DE PRODUÇÃO EXTERNA ANTÓNIO GALVEIA
COORDENADOR DE PRODUÇÃO INTERNA PAULO OLIVEIRA

DIRETORA COMERCIAL LUÍSA ALVES
TEL.: 218 621 546
E-MAIL: LUISA.ALVES@GOODY.PT

SERVIÇO DE ASSINANTES E LEITORES MARISA MARTINS
COORDENADOR DE CIRCULAÇÃO CARLOS NUNES
DISTRIBUIÇÃO JMTOSCANO LDA
E-MAIL: GERAL@JMTOSCANO.COM

PRÉ-IMPRESSÃO E IMPRESSÃO SOGAPAL
ESTRADA DAS PALMEIRAS, QUELUZ DE BAIXO
2745-578 BARCARENA

TIRAGEM 13.000 EX.
DISTRIBUIÇÃO URBANOS PRESS
DEPÓSITO LEGAL N.º: 330074/11
INSCRIÇÃO NA E.R.C. N.º: 126082

BBC WORLDWIDE, UK PUBLISHING
DIRECTOR OF EDITORIAL GOVERNANCE NICHOLAS BRETT
PUBLISHING DIRECTOR CHRIS KERWIN
UK PUBLISHING COORDINATOR EVA ABRAMIK
IMMEDIATE MEDIA CO.
CHAIRMAN: STEPHEN ALEXANDER **DEPUTY CHAIRMAN:** PETER PHIPPEN - **CEO:** TOM BUREAU
DIRETOR OF INTERNATIONAL LICENSING AND SYNDICATION: TIM HUDSON
INTERNATIONAL PARTNERS MANAGER: ANNA BROWN
INTERNATIONAL PARTNERS CO-ORDINATOR: JESSICA FLEMING
UK TEAM
MANAGING DIRECTOR TOP GEAR, UK: ADAM WADDELL **PUBLISHER:** SIMON CARRINGTON
EDITOR IN CHIEF: CHARLIE TURNER **ASSOCIATE EDITOR:** TOM FORD
CREATIVE DIRECTOR: IAN STEVENS **ART DIRECTOR:** OWEN NORRIS

SERVIÇO DE ASSINANTES E LEITORES
TEL.: 218 621 543
E-MAIL: ASSINATURAS@GOODY.PT
SITE: WWW.ASSINEAGORA.PT

* A TOPGEAR JÁ OBEDECE AOS TERMOS DO NOVO ACORDO ORTOGRÁFICO

A REVISTA TopGear TEM EDIÇÕES LOCALIZADAS NOS SEGUINTES TERRITÓRIOS:
África do Sul, Alemanha, Austrália, Bulgária, China, Coreia do Sul, Croácia, Estónia, Filipinas, Finlândia, Hong Kong, India, Itália, Letónia, Lituânia, Malásia e Singapure, Médio Oriente, Países Baixos, Polónia, Portugal, Reino Unido, República Checa, Roménia, Rússia, Suécia, Tailandia e Turquia

Continental
The Future in Motion
Enquanto ele dorme,
pode contar comigo.
Eu sou um pneu
Continental, com
máximo desempenho
de travagem.
Porque a travagem é importante.
www.continental.pt

INBOX

INTERNET, FACEBOOK, CARTA, POMBO CORREIO, SINAIS DE FUMO. FALE CONNOSCO!

FACEBOOK.COM/TOPGEARPORTUGAL

AVENIDA INFANTE D. HENRIQUE, Nº 306, LOTE 6 R/C – GOODY
1950-421 LISBOA

A5 DTM SELECTION

Audi lança versão especial e extremamente limitada (50 unidades) do seu A5 que comemora sucessos na competição

Um Audi DTM a gasóleo?? Não percebi, expliquem de novo.
M. Brito

Hoje é um dia triste... Longe vai o tempo em que uma versão rara de um modelo qualquer era a gasolina... Verdadeiro power... Quem é que vai pagar mais dez ou 15 mil euros para ter um Audi diesel numerado?
Filipe S.

Tanto show off para divulgarem um diesel e ainda com a agravante de ser submotorizado. Fazem um espectáculo deplorável para 245 cv. Como diz o ditado, é o que há!
L. Silva

Tanta poluição TDI... Até dá vontade de rir!
C. Rodrigues

Se é uma versão especial, ainda por cima para celebrar o sucesso no DTM, porque é que tem de ser a gasóleo, ter 240 cv ao invés dos para aí 500 da versão de competição e o exterior não tem um único elemento desportivo? A Audi parece que não sabe usar o potencial que tem.
J. Mota

Qual o problema de ser TDI?
Diogo R.

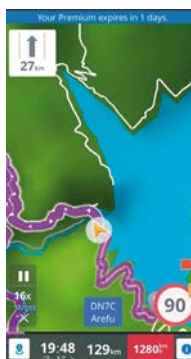
TDI?! Enfim, até fico burro.
P. Ferreira

ENVIE-NOS AS SUAS FOTOS E HISTÓRIAS

Imaginava o Stig a conduzir algo mais exótico do que um simples WRX **whatuphater**

Muito irónico... **monsterdiv, Instagram**

@wirelessnic,
Dia 247...
Eis o Stig

@orientalmessiah
Até nas Fagarasan há caravanas!

@Japow_Dreamer
Aqui vou eu na autoestrada a 1.280 km/h! Conseguem melhor, *TopGear*?

BITAITES DA REDE SOCIAL

Ah! Ah! Depois de pagar os 95 mil pelo Astra TCR passa a valer 50 mil. Meu querido Nissan GT-R!
MARCO H.

O novo *concept* Bugatti parece que saiu do estúdio de design da Hot Wheels.
GUSTAVO F.

Aposto que a concorrência do Bentayga, com motores menos potentes, tem SUV mais rápidos e performantes... Já para não dizer mais bonitos!
J. CARVALHO

A Tesla mostra cada vez mais ao mundo que podemos ter carros velozes com baterias!
R. OLIVEIRA

Este Lamborghini Miura é que é considerado carro de garagem. Que desperdício de carro com alma!
F. PERNICA

Este BMW M4 GTS demora quase quatro segundos dos 0 aos 100 km/h. Não vejo nada de extraordinário nisso...
P. RIBEIRO

A julgar pela capa da *TopGear* britânica, esta é a melhor altura para quem quer comprar um desportivo!
@DAVETILLYER

SEAT

GAMA SEAT LEON

TECHNOLOGY TO ENJOY

Agora pode ter o SEAT Leon que sempre quis sem se preocupar com mais nada. Apenas terá de escolher entre a versatilidade do **Leon 5 Portas**, o espírito desportivo do **Leon SC**, a espaçosa carrinha **Leon ST** ou o **Crossover do Ano**, o **Leon X-Perience**. E se gosta de sentir a potência ao máximo, o **Leon Cupra 280Cv** pode ser a sua opção. Não perca esta oportunidade.

Venha conhecer a Gama Leon num Concessionário SEAT ou saiba mais em seat.pt.

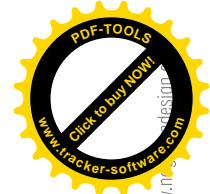
0% JUROS
TAEG
ENTRADA
DESPESAS
ATÉ 60 MESES

SEAT LEON SC FR
2.0TDI 150Cv
28.600€
(chave na mão)

INCLUI:

/ Full LED
/ Sistema de Navegação
/ Sensores de Estacionamento

SEAT.PT

Financiamento SEAT Financial Services uma marca registada e licenciada Volkswagen Bank GmbH. Para todas as versões, em contratos de Leasing, prazo máximo de 60 meses. Campanha válida para contratos celebrados até 31.12.2015. Esta campanha não dispensa a consulta de informação legalmente exigida, disponível em www.seat.pt. Consumo combinado: 3,4 a 6,6 l/100 km. Emissões CO_2: 87 a 154 g/km.

É muito fácil aqui no

MB MULTIBANCO

Transferências>Ser Solidário>APSI

www.apsi.org.pt
facebook.com/apsi.org.pt

Olhamos pela segurança das crianças

NOTÍCIAS

TUDO O QUE PRECISA DE SABER SOBRE CARROS NOVOS ESTE MÊS

DESTAQUE

Audi A4

Já chegou a Portugal a nova geração VIRE A PÁGINA

Em dose dupla e melhorada

Em novembro nos concessionários estará já disponível o novo Audi A4, em versão sedan e carrinha! PAULO PASSARINHO

A concorrência que se prepare, a Audi decidiu lançar o novo A4 de uma assentada nas versões berlina e carrinha e é de esperar forte competição num dos segmentos que mais peso tem na Europa e não só.

As novidades que o novo modelo transporta vão muito para além do que os retoques estéticos deixam transparecer.

E digo retoques porque a própria marca assim assume que, no capítulo da estética, não sentiu necessidade de criar ruturas com o passado face à forte aceitação dos clientes a este modelo. Grelha, faróis, configuração dos espelhos retrovisores (com alguns truques para reduzir a passagem de vento nestes) são os elementos que se poderão identificar.

Ainda assim, a quinta geração deste modelo – pode à primeira vista não parecer – é maior do que a anterior (nas versões sedan): 25 mm em comprimento, 12 mm de distância entre eixos e 16 mm em largura. O ganho no habitáculo é, por isso, significativo e em particular os passageiros do banco de trás irão apreciar o crescimento do espaço para as pernas. Para além disso, o próprio tablier tem uma nova configuração que aumenta a perceção de espaço quando observado de frente.

Estreando uma evolução da plataforma MLB, o Audi A4 é 120 quilos em média mais leve (depende das versões) e parece mais talhado para o conforto, embora o menor peso lhe confira uma superior elasticidade desconhecida da anterior geração.
Para isso contribui igualmente a nova suspensão com cinco braços em alumínio que aumenta o controlo da carroçaria e supera as irregularidades do piso de uma forma mais assertiva. A redução de peso é sublinhada nos processos de construção onde se recorre a aços de alta resistência e diversos elementos em alumínio (como alguns painéis e reforços da carroçaria).

As motorizações, para já, assentam no 1.4 TSI de 150 cavalos como única oferta a gasolina e apenas para a berlina. Depois, uma verdadeira "armada" diesel disponível para ambos os formatos. A motorização de combate nesse campo será a 2.0 TDI, com

Há mais espaço e conforto nos lugares traseiros

FOTOS: FABRICANTE

Destaque para a introdução do virtual cockpit e da possibilidade de optar pela caixa automática S Tronic

A versão Avant deverá ser a preferida

potências de 150 e 190 cavalos. No topo da oferta estará o 3.0 V6 TDI com 272 cavalos. Para além da caixa manual existe a possibilidade de optar pela S Tronic, de dupla embraiagem, inclusive para a versão diesel de 150 cavalos.

De entre as novidades tecnológicas presentes a marca dos quatro anéis reforça que existem mais de três dezenas de sistemas de auxílio à condução. Quem leu o artigo que publicámos, em anterior edição, do novo Q7 poderá ter uma ideia do que falamos, com uma lista longa de elementos eletrónicos. Novidades mais importantes para o Audi A4 serão a função de condução "à vela" (pensada para poupar combustível), o assistente de condução em para-arranca (com travagem de emergência automática) e o Cruise Control adaptativo.

Em termos de interior, de referir ainda a introdução do Virtual Cockpit estreado no Audi TT e a presença de uma placa de carregamento de telemóvel por indução.

Tecnologia e simplicidade de mãos dadas. Sinal mais igualmente para a configuração e desenho dos bancos, e um apontamento positivo especial para os novos dados de insonorização atingidos a bordo, que a marca anuncia (quase) ao nível do Audi A8.

Com melhorias em termos de equipamento de série, não deixa de ser verdade que existirá uma longa lista de opcionais à disposição. Ainda assim, uma das novidades mais interessantes poderá ser a possibilidade de o novo A4 ser

"O Audi A4 poderá receber em opção luzes Matrix LED"

encomendado com luzes Matrix LED, embora ainda traga xénon de série.

A Avant conta com uma bagageira de 505 litros contra 480 litros do sedan, mantendo-se como uma das melhores do segmento.

O Audi A4 chega a Portugal já em novembro com preços nos diesel a começar nos 41.680 euros para o sedan 2.0 TDI 150 cv e a versão Avant a custar mais 1.650 euros. A versão de entrada, a mais barata, a gasolina, será a 1.4 TSI de 150 cavalos que custa 38.930 euros.

A *TopGear* teve já oportunidade de conduzir algumas das versões, e os novos 2.0 TDI Ultra, em particular, deverão ser bastante requisitados, ainda que a versão de 150 cv seja claramente a maior aposta das vendas.

Moderno, mais leve, mais ágil e com renovados argumentos em termos de espaço e equipamento, o novo Audi A4 atualizou-se (e bem) face às mais recentes propostas da concorrência.

Estilo mesmo é ter uma coleção
inteira para variar de estilo.

5 COISAS QUE TEM DE SABER SOBRE O NOVO 911

Porsche 911 de entrada tem motor turbo. Será o fim da excelência Porsche?

1 O Turbo não é o único 911 turbo

Eu sei, é uma noção estranha, mas o Carrera e o Carrera S usam agora um bloco 3.0 de seis cilindros biturbo – chegou a família de motores *boxer* de admissão forçada. As potências são agora de 370 cv e 420 cv, respetivamente, às 6.500 rpm. O S com caixa PDK atinge os 100 km/h em 3,9 segundos, é dez por cento mais eficiente, e debita o binário máximo logo às 1.500 rpm. Sim, é um 911, mas diferente do que conhecia.

2 Não é barato

O novo modelo tem um custo ligeiramente superior ao seu antecessor – o Carrera base começa agora nos 117 mil euros, e o S custa 133 mil. Quer livrar-se do tejadilho? Tem de pagar 131 mil euros pelo novo Carrera Cabriolet (na imagem) ou 147 mil pela versão S descapotável. Bolas!

3 É o mestre do Inferno Verde

A Porsche anunciou que o novo modelo é, em média, seis segundos mais rápido por volta em Nürburgring que o anterior, apesar de ser 30 kg mais pesado. Os travões maiores, os pneus mais largos e o sistema de quatro rodas direcionais (extra) são os grandes "culpados" das melhorias. Cuidado caso queira tentar perceber se isso é ou não verdade.

Escape cuspidor de fogo será um extra popular

4 Habitáculo totalmente diferente? Não

O que esperava de uma marca que não muda a forma do 911 há mais de 50 anos? Há, no entanto, um ecrã tátil central de maiores dimensões com excelente resolução e tempos de resposta velozes. Os modos de condução são selecionados através de um botão estilo 918 Spyder no volante – melhor do que espetar o dedo no ecrã a meio de uma curva. O modo Individual permite-lhe configurar diversos parâmetros. Já não tem desculpas para ser lento em pista!

5 No novo 911, o ar é seu amigo

Para além dos três litros de pistões fogosos no ventre do 911, existem dois turbos a produzir calor – esses têm novos *intercoolers*. Ranhuras na tampa que esconde o compartimento do motor canalizam o ar, que é depois cuspido dali para fora pela saídas junto ao para-choques traseiro. Existem abas ativas na dianteira que abrem consoante a velocidade do carro, e os quatro escapes marcam a versão S. Os escapes desportivos opcionais são apenas dois em posição central.

NOVO HYUNDAI SANTA FE

ESTÉTICA REMODELADA, INTERIORES REFORÇADOS E INCREMENTO DE EQUIPAMENTO, SÃO AS CHAVES DO NOVO SUV DA HYUNDAI, QUE ABRE CAMINHO PARA O TUCSON

O Santa Fe tem agora uma imagem mais moderna e apelativa

Melhor qualidade a bordo

TEXTO: PAULO PASSARINHO / FOTOS: OFICIAIS

O SUV da Hyundai com maior circulação na Europa chega agora até nós em versão remodelada. O novo Santa Fe será, deste modo, o primeiro a chegar de uma fornada que irá ainda trazer no início do próximo ano o i20 Active e o Tucson, como elementos SUV/crossover da marca coreana. Faz parte, por isso, de uma estratégia concertada de "ataque" a um dos estilos mais procurados pelos consumidores europeus nos últimos anos e que tem sido o "ganha-pão" de algumas marcas suas concorrentes. E é bem-vinda a sua remodelação.

O Santa Fe já incorpora a nova assinatura de grelha hexagonal cromada e o perfil elegante que a marca apresentou nas recentes alterações de gamas (ver exemplos nas últimas edições). As luzes de nevoeiro foram redesenhadas e as luzes de circulação diurna são LED com rebordo prateado; as óticas dianteiras são em xénon e os farolins são LED, tudo numa perspetiva de maior luminosidade e acrescento de requinte ao produto.

O novo SUV da Hyundai terá configurações com jantes de 17, 18 e 19 polegadas e diversos sistemas de apoio à condução e segurança ativa, tais como travagem de emergência autónoma, câmara de ângulo morto, Cruise Control ativo e máximos adaptativos, entre outros.

No habitáculo, agora mais moderno, o Santa Fe viu os acabamentos serem melhorados e conta com um novo rádio digital e sistema de som Infinity, para além de uma melhoria também na consola central e do sistema de navegação (atualizado, rápido e melhor graficamente).

O Hyundai Santa Fe está equipado com o motor 2.2 CRDI com caixa manual de seis velocidades (ou automática em opção), que debita 200 cavalos de potência e alcança um binário máximo de 440 Nm.

Sempre disponível em configuração de sete lugares e por isso a pagar Classe 1 na portagem (com Via Verde), o Santa Fe vê os preços iniciarem-se nos 46.806 euros.

Na próxima edição, teste completo!

VITAMINA MINI

O Clubman tomou as vitaminas dos irmãos e cresceu PAULO PASSARINHO (ESTOCOLMO)

FOTOS: OFICIAIS

Não é mais um Mini, é o mais versátil Mini da atualidade e é aquele que representa a entrada num segmento onde poderá vir a concorrer, por exemplo, com o BMW Série 1! Falo do novo Mini Clubman que apresenta quatro portas laterais de abertura convencional e duas portas de bagageira de abertura vertical.

E quando referi que não é "apenas" mais um Mini, basta comparar as suas dimensões, por exemplo, com o Mini 5 portas. O Clubman tem mais 10 cm de distância entre eixos, 27 cm de comprimento, 9 cm de largura e 1,1 cm de altura. Mas não é só. A bagageira é agora digna desse nome com reformulada funcionalidade (até poderá abrir com recurso apenas ao "kick" – pontapé de futebolista) e maior capacidade: permite mais 82 litros, para um total de 360 litros na configuração normal ou 1.250 litros (com os bancos rebatidos) e versatilidade com rebatimento dos bancos em 40:20:40.

Esteticamente arrisco que este é um dos mais consensuais Mini da atualidade. Não tem o caráter original e até simples do Mini Cooper, mas mantém todos os traços destes e apresenta uma evolução que o catapulta para outro tipo de clientes. É assumido pela marca que este é um Mini que poderá captar clientes fora da sua atual gama, e a traseira é particularmente feliz no campo estético.

Para além do mais, esta geração Clubman apresenta um catálogo impressionante de possíveis combinações que permitirão personalizar o modelo até à exaustão, tornando-o quase único para cada tipo de cliente.

O novo Mini Clubman vem equipado com a nova gama de motores Twin Power Turbo, mais económica e eficiente, que foi estreada com o lançamento do modelo de três portas. No caso dos motores a gasolina, a cilindrada e potência mantém-se face aos modelos mais recentes da marca. No que diz respeito à única versão diesel disponível no lançamento (Cooper D Clubman) a marca vai estrear um bloco 2.0 litros diesel Twin Power Turbo com 150 cavalos de potência. É também este motor que irá permitir a combinação com a nova caixa automática de oito velocidades.

No período de condução internacional que já pudemos efetuar, apesar das restrições de velocidade locais, foi possível certificar que em termos de sensações de condução este é, em tudo, um Mini. Está presente todo o ADN da marca e aquilo que o proprietário espera de um Mini irá ter em igual dose no Clubman, tal como obtém em outros Mini. Isto, claro

“Arrisco que este é o Mini mais consensual”

Dinâmica aprimorada

Imagem melhorada

Prazer de condução

Funcionalidade aumentada

se pensarmos nas versões mais desportivas, porque o Clubman é pensado para famílias e, por isso, notam-se alguns acertos de conforto desconhecidos da marca até aqui. O que pode ser potencialmente bom.

Apesar de ser apanágio da marca propor vários pacotes de equipamento, o Clubman deverá contar com muito equipamento de série de relevância. É o caso da direção Servotronic, controlo de velocidade com função de travagem automática e jantes de liga leve de 16 polegadas nos modelos de entrada Cooper e D. Como opcionais estarão disponíveis faróis Full LED que incluem luzes de condução diurna em LED, tal como os faróis de nevoeiro. A conectividade está em alta e o Clubman deverá incluir o Mini Connected que permite melhor integração com smartphones.

Já disponível em Portugal, o Mini Clubman tem preços a partir de 27.900 euros.

P&R

Será este o novo Nissan Z?

Esconderá o alto e pontiagudo Gripz o substituto do 370Z? Se sim, será que devia?

Isto não é um desportivo. É um SUV.
Correto. Especificamente, é o SUV Nissan "Gripz", um *concept* revelado no salão de Frankfurt e descrito pelos criadores como "*crossover* desportivo radical".

Eu não quero um *crossover* desportivo. Quero um desportivo... não *crossover*!
Faz parte da minoria. Os carros altos é que estão na berra. Setenta por cento das vendas da Nissan no Reino Unido devem-se a SUV – o Qashqai e o Juke são responsável pela maioria das vendas –, o que leva a que os crossovers rápidos sejam cada vez mais comuns. Ao mesmo tempo, o mercado para desportivos potentes de dois lugares é cada vez mais diminuto.

Desportivos potentes de dois lugares como o Nissan 370Z?
Exato. Isso talvez explique as alusões que a Nissan faz ao facto de este Gripz apontar o caminho para a próxima geração Z. Para além do "z" no nome do *concept*, o comunicado oficial diz que o Gripz "mistura o pragmatismo de um *crossover* com as prestações de um desportivo" e que mostra "um rumo mais desportivo para *crossovers*".

240Z, 280ZX, 350Z, 370Z... Gripz. Não soa lá muito bem, pois não?
Ao que parece, o design do Gripz presta homenagem ao 240Z de calças arregaçadas que venceu o Rali Safari em 1971, aquele que a Nissan considera o primeiro *crossover* de sempre. No que diz respeito a ligações ao passado, o cenário é bom.

O Z está então morto?
Por enquanto, sim. O Gripz foi oficialmente lançado enquanto concept de design ao invés de um substituto direto para um modelo existente: os responsáveis da Nissan disseram-nos que o Gripz oferecia um vislumbre do futuro desportivo da marca e não representava o novo Z. "Não há pressa em substituir o 370Z", contou-nos o diretor de planeamento Philippe Klein. "Continua a ser um bom produto. Ainda tem clientes."

Desde que o próximo Z tenha um belo V6 aspirado sob o capot, tolero esta parvoíce do *crossover* desportivo.
É pouco provável. O *concept* Gripz recorre a propulsão híbrida – gasolina e elétrica – já que a Nissan admite que os desportivos modernos têm problemas na área do consumo e emissões. Quando perguntámos a Klein se o próximo Z teria motor turbo, ele confessou que a Nissan "estava aberta a todas as opções disponíveis". A *TG* suspeita que os dias do V6 3.7 do 370Z estejam contados.

Tem *alguma* notícia boa?
Comparado ao 370Z, o Gripz até pode ser quase 20 cm mais alto, mas é 15 cm mais curto. Portanto, o futuro dos desportivos será alto, mas pelo menos também será mais fácil de estacionar.

MAZDA KOERU
Concept alto de cinco portas e aspeto coupé aponta para um rival do BMW X6!

VW TIGUAN
Substituto para SUV sensato da marca alemã... é um SUV sensato. Ufa!

Habitáculo inspirado em carros de corrida e parques infantis

A45 AMG remodelado e mais potente

Fomos testar a opção mais desportiva do renovado Classe A e explorar a sua dinâmica

ANDRÉ MENDES (EM LAUSITZRING)

O Mercedes-Benz Classe A foi um dos principais responsáveis pela chegada de novos clientes à marca de Estugarda, mas também pela redução da sua idade média em cerca de 13 anos. E a versão mais desportiva da gama, desenvolvida pela AMG, também fez com que tivessem sido feitas diversas novas encomendas em Affalterbach.

O A45 AMG recebe a secção dianteira com o seu formato em V mais pronunciado e novas óticas traseiras, tal como acontece com todos os novos Classe A. O sistema multimédia desta versão também passa a incluir as opções de ligação Apple CarPlay e Mirror Link, bem como as modestas e quase impercetíveis alterações no tablier e no painel de instrumentos. Mas a versão mais desportiva da gama tem ainda diversos outros elementos que foram alvo de uma pequena atenção. Os para-choques, por exemplo, são agora mais agressivos e enquanto o dianteiro inclui umas alhetas laterais destinadas a melhorar a aerodinâmica, o para-choques traseiro tem agora um extrator de ar muito mais pronunciado, especialmente na zona central, entre as duas saídas de escape. O spoiler traseiro, instalado junto do tejadilho, tem um novo desenho e é um pouco maior, e as jantes de 18 polegadas também foram redesenhadas.

Mas o maior investimento da AMG em termos de horas foi quase na totalidade

> “O mesmo bloco de dois litros, mas agora com 381 cavalos de potência”

O A45 AMG está ainda mais desportivo e mais eficaz em pista

utilizado com o motor do A45 AMG. E se este já era anunciado como o motor de produção de dois litros, sobrealimentado, mais potente do mercado, este "título" fica agora ainda mais seguro, uma vez que a potência passou para os 381 cavalos.

No circuito de Lausitz, ou na EuroSpeedway, tivemos oportunidade de conduzir este novo A45 de uma forma mais rápida, seguindo as trajetórias apontadas por Bernd Schneider, ao volante de um AMG GT. Ainda que o tempo de condução tenha sido bastante curto e pouco esclarecedor, foi suficiente para perceber que o novo A45 tem ainda mais fôlego e está mais eficaz.

Com a ajuda do sistema de tração integral, da caixa de sete velocidades da AMG e com o pacote Dynamic Plus (diferencial autoblocante mecânico, suspensão desportiva e sistema de escape desportivo), o A45 consegue agora apresentar valores para a aceleração dos 0 aos 100 km/h de apenas 4,2 segundos. E com a função Race ativa, o A45 AMG ganha ainda uma alma mais rebelde do que já acontecia até agora.

PEQUENAS ALTERAÇÕES

A NOVA GERAÇÃO DO CLASSE A CONTA COM UM VISUAL MAIS MODERNO, MAS NÃO MUITO DIFERENTE

No exterior, o formato em cunha do capot é mais pronunciado e as óticas traseiras receberam um novo desenho

EM EQUIPA QUE GANHA, NÃO MEXE!

Podia ser esta a razão apontada pela Mercedes para explicar porque não efetuou grandes alterações ao desenho do seu Classe A. Afinal, este ainda continua a ser um dos modelos que mais clientes trouxe para a marca da estrela e a estética ainda continua a ser a razão de compra situada no topo da lista. No novo Classe A, o desenho em cunha no capot é ligeiramente mais pronunciado e as óticas traseiras também receberam um novo desenho. No habitáculo, o painel de instrumentos e o tablier receberam apenas pequenos ajustes e os sistemas de comunicação foram atualizados para serem compatíveis com o sistema Apple CarPlay (iOS) e o Mirror Link (Android). E para os mais entusiastas, há ainda uma versão com os tons da equipa de Fórmula 1.

FOTOS: OFICIAIS

Poucas alterações no desenho, mas há um novo comando destinado a seleccionar o modo de condução desejado

PÓS-FUNCIONALISMO

Quanto do design automóvel é decoração disfarçada de ciência?

A minha amiga Janie tem vários pares do que ela chama de sapatos "carro ao bar". Na sua maioria vermelhos ou com padrão de leopardo, têm saltos tão altos que a única distância que podem cobrir é aquela que separa o táxi do lugar onde se senta num bar. Evoluíram da função básica de andar para um papel decorativo. Pelo menos ela é honesta quanto a isso. E já que estamos numa de honestidade, também há muitos elementos nos carros que são igualmente pós-funcionais.

Quando vi o BMW i8 pela primeira vez, fiquei pasmado com a beleza e o engenho, não só em termos de propulsão e estrutura mas também de design. A sua pele tem várias características que pacificam o ar que passa sobre o carro e através dele. Fiquei intrigado pelos arcos na traseira. Reforçam a estabilidade ou reduzem o arrasto? Nada disso. Foram desenhados, segundo me foi dito, para não afetarem de todo o ar. São pós-funcionais. A sua tarefa é tornar o carro visualmente mais largo. Quando me contaram isso, a consideração que tinha pelo carro ficou abalada.

A pseudociência aerodinâmica está em todo o lado. Que asas e entradas de ar têm realmente propósito? Tenho algumas suspeitas. Basta ver as versões cheias de elementos aerodinâmicos de berlinas e *crossovers* diesel de baixa potência: os M Sport, S Line, AMG Line e R Design e R Line. Essas versões não exibem qualquer diferença ao nível do CO_2, o que quer dizer que não reduzem o atrito. E aposto que não melhoram a estabilidade. Ou seja, estas versões não adicionam funcionalidades de pista a carros de estrada. Evocam apenas o caráter desportivo no comprador e em quem vê o carro.

Estou a conduzir um Fiat 500X neste momento. Quando muda para o modo Sport (é um *crossover* diesel com 120 cv), surge um medidor de forças *g* na instrumentação. Se quer mesmo saber, atingi 0,8 *g* de força lateral, mas mal ultrapassei os 0,2 *g* de força longitudinal mesmo com o pequeno motor a dar tudo o que tinha. Este género de telemetria pós-funcional começou por aparecer em carros como o Nissan GT-R. Esse até tem um mostrador que lhe mostra para onde está a ser enviado o binário. Se chegar ao ponto em que o GT-R decide enviar binário para o eixo dianteiro, convém ter os olhos na estrada e não nos mostradores. Este tipo de sistema não se destina a fornecer informação útil – demonstra apenas o esforço dos engenheiros.

A BMW, na tua tentativa tresloucada para ultrapassar a Mercedes com o novo Série 7, decidiu apostar em força na chave de ignição. Esta pequena amiga, desde sempre limitada à simples mas nobre tarefa de controlar fechaduras e ignição, foi alvo de uma evolução considerável. Possui um ecrã em que pode tocar para controlar as fechaduras, luzes, pré-ventilação ou verificar a autonomia.

> "O motor do SL65 evoluiu para além do seu propósito e tornou-se decoração"

O problema é que isso torna a chave quase tão grande quanto um telemóvel. Mas como é mais pequena, o ecrã é manhoso. O que só agrava a sensação de redundância já que essas funções estão disponíveis na *app* BMW no próprio telemóvel, através da Internet. A chave tem, portanto, funções desnecessárias e engordou bastante. O seu papel na vida evoluiu: impressionar os seus amigos na primeira vez que a vêem. Já não o deve fazer nas próximas vezes que a virem.

Da chave ao motor inteiro. Também é possível exagerar nesse ponto – ter demasiada potência. Pelo menos se a potência estiver no carro errado. O motor do Mercedes-AMG SL65 evoluiu para além da mera conversão de combustível em velocidade, ou da criação de sensações com o som V12. Ao fazer isso, é prejudicado pelo exagero de potência. Através dos seis litros de capacidade e dois turbos, produz 630 cv. Num *roadster* composto principalmente por alumínio, seria de esperar números alucinantes relativos às prestações. Na verdade, demora mais tempo a atingir os 100 km/h do que um 911 com menos 200 cv. O carro não consegue gerir devidamente a potência. Mesmo a velocidades substanciais, a luz do ESP não dá tréguas. E se desligar o controlo de tração, o V12 assume o papel de combustor de pneus. Este motor ultrapassou o seu propósito e tornou-se decoração. Uma espécie de capachinho mecânico.

Mas há sempre alguém que quer um capacho maior. Para essas pessoas, a Brabus oferece uma versão com 800 cavalos de potência. Se os sapatos da Janie só têm de levá-la até ao bar, este motor só o leva até à casa de pneus mais próxima.

FOTOS: GETTY

Para quando uma cadeira universitária de Pseudociência Aerodinâmica?

AS MAIS ESTRANHAS ESTÓRIAS DO NOSSO MUNDO E MAIS, MUITO MAIS...

PLANETA TOPGEAR

"Durante uns meses em 1970, ele ficou desnorteado"

A DIFÍCIL FILMAGEM DE "LE MANS" VIRE A PÁGINA

LAND ROVER DEFENDER p38
O adeus a um autêntico ícone automóvel

ARQUIVO TOPGEAR p43
Os carros elétricos do século XIX

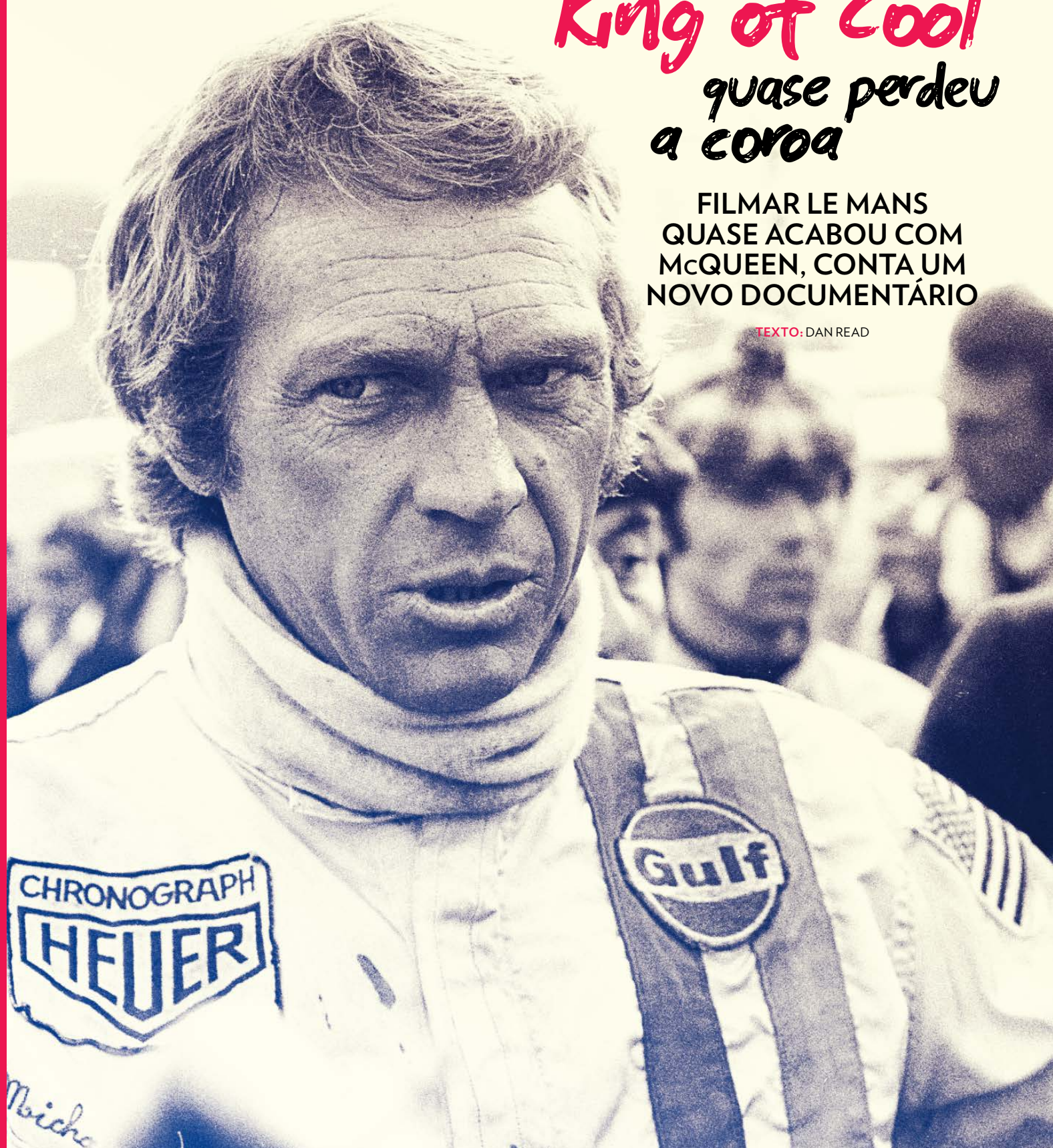
NOTÍCIAS ABSURDAS p45
Mais uma série de notícias difíceis de acreditar!

LISTA DE OPÇÕES p48
A nossa seleção do que deve comprar este mês

Como o King of Cool quase perdeu a coroa

FILMAR LE MANS QUASE ACABOU COM McQUEEN, CONTA UM NOVO DOCUMENTÁRIO

TEXTO: DAN READ

PDF-TOOLS
Click to buy NOW!
www.tracker-software.com

"Ele não era Hércules mas sim Ícaro. Steve queria voar tão alto que nunca iria perceber a altura em que a cera derreteria."

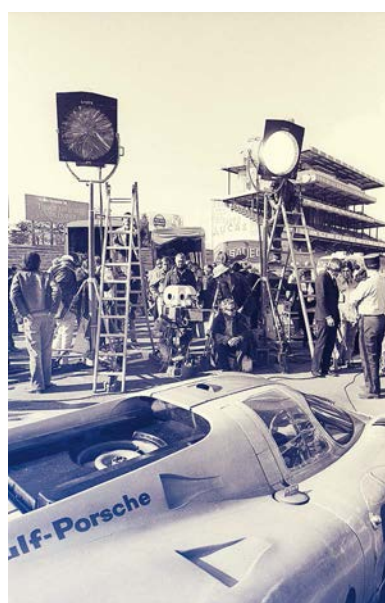
Quem o disse foi John Klawitter, realizador de documentários presente nas filmagens do clássico de Steve McQueen de 1971 *Le Mans*. É uma descrição metafórica de um herói de Hollywood que, durante alguns meses de 1970, perdeu o enredo.

Aliás, *Le Mans* não tinha grande enredo, e esse foi um dos grandes problemas. McQueen estava tão obcecado com o realismo suado da competição que ignorou quase completamente o enredo. Para ele, a corrida não era uma simples competição, mas sim um desporto de combate, e o ator insistiu em filmar tudo a alta velocidade.

Os carros passaram, então, a ter prioridade em relação à narrativa – filmaram cena após cena de ação, com equipamentos inovadores e técnicas arriscadas para conceder um nível de autenticidade nunca antes visto no ecrã –, e a produção ultrapassou todos os prazos e o orçamento. Embora as filmagens tenham começado durante a própria corrida de Le Mans em junho de 1970, continuo até novembro, altura em que uma equipa especial andou a pintar folhas de verde para que o cenário tivesse sempre o mesmo aspeto.

Apesar da presença da equipa de filmagem de bastidores de Klawitter, muitas histórias nunca saíram cá para fora, e o verdadeiro drama nunca foi contado. Até agora. Klawitter não fez, aliás, o comentário de Ícaro no seu próprio documentário, mas sim num novo, *Steve McQueen: The Man & Le Mans*, que estreia até ao final do ano um pouco por toda a Europa.

Diz-se que gastaram milhões e milhões de metros de película nas filmagens de *Le Mans*, muita da qual desapareceu misteriosamente. Graças ao esforço dos realizadores Gabriel Clarke e John McKenna, boa parte

Abaixo: McQueen com a sua esposa Neile. "Ele queria deixar marcas das suas garras na história do cinema", conta Neile. Infelizmente, as marcas de garras no casal foram um dos maiores problemas, embora ambos sofressem – durante as filmagens de *Le Mans*, ambos confessaram as traições, mais do lado de Steve…

"O que o transformava numa pessoa difícil também o tornava carismático"

da película desaparecida foi recuperada. Depressa perceberam que as filmagens incluíam cenas nunca antes vistas do carro que participou nas 24 Horas e tinha uma câmara montada. Bingo!

Para além das cenas de bordo, este manancial de cenas preciosas mostrava os bastidores da produção do filme, bem como contribuições e momentos divertidos dos diversos intervenientes.

"O filme foi mais perigoso do que a própria corrida", conta Derek Bell, cinco vezes vencedor em Le Mans e um dos pilotos contratados para o filme. Apesar de ser um piloto com muita experiência, foi enquanto Bell fazia de conta que competia que sofreu o seu pior acidente, com o carro a ser inclusive consumido pelas chamas. Escapou com vida, mas ficou com queimaduras no rosto. Outro piloto, David Piper, perdeu metade de uma perna num acidente nas filmagens. McQueen só sofreu danos emocionais, mas esses têm mais efeitos a longo prazo.

Perdeu o casamento (apesar de a sua esposa estar presente, Steve era um adúltero incurável, e segundo um dos intervenientes, "o seu atrelado nunca estava vazio"). Custou-lhe a reputação enquanto produtor de sucesso, especialmente porque o filme não foi compreendido. Há quem diga que Steve perdeu o entusiasmo pelo cinema depois disto, e que nunca regresso ao brilhantismo da década de 60 (*Bullitt* e *The Thomas Crown Affair* vieram antes de *Le Mans*).

Principalmente, colocou em risco a sua reputação enquanto King of Cool. Quase. Só que há quem diga que as coisas que o transformavam numa pessoa difícil eram as mesmas que o tornavam irritantemente carismático. O que importava que ele fosse rabugento, desligado, conflituoso e determinado? Aguente!

Só que também tinha um lado mais escuro. A meio das filmagens, McQueen descobriu que estava na famosa lista de alvos de Charles Manson e pediu mesmo ao seu advogado que lhe enviasse uma arma para França caso tivesse de proteger a sua família – incluindo o filho Chad, que acompanhou o pai nas filmagens. Ali estava

Steve McQueen: ator, piloto, quasi-realizador

> "Fazer o filme foi mais perigoso do que a própria corrida"

Acima: outro dia, outro realizador. McQueen fala com Lee H Katzin (com o seu icónico chapéu), que chegou a França para substituir o anterior realizador John Sturges, que abandonou a produção após várias discussões com McQueen. Em baixo à direita: Chad McQueen, filho de Steve, revisita Le Mans

FOTOS: GETTY, REX, LAT, CORBIS

um homem a lutar contra os seus próprios demónios e contra os dos outros. A crescente sensação de medo e paranóia não terão ajudado uma celebridade mundial que, afinal, só queria fazer um filme sobre carros como nenhum outro.

Esta noção é reforçada pela voz fantasmagórica de McQueen retirada de gravações inéditas, em que Steve diz não sentir qualquer arrependimento por confrontar a tradicional fórmula de Hollywood. Combinado com uma série de cenas muito especiais, que certamente agradarão aos fãs *TopGear*, este novo documentário conta uma história mais interessante que o próprio *Le Mans*. Mas tal como McQueen destacaria, este nunca seria um conto de fadas. Nem terminou como um.

STEVE McQUEEN: THE MAN & LE MANS

ESTREIA ATÉ FINAL DO ANO

A GAMA DA PIONEER INCLUI OS RECETORES DE NAVEGAÇÃO AVIC-F77DAB,

Os cinco recetores para automóvel da Pioneer permitem aos condutores um manuseamento rápido e intuitivo, uma riqueza de informação, entretenimento e opções de integração.
Os cinco novos modelos, quatro de navegação e um recetor AV, foram concebidos de forma a permitir aos utilizadores de smartphones o uso dos seus aparelhos no automóvel, melhorando a sua experiência de condução.

Para além da conectividade dos smartphones e um interface simplificado para o utilizador, os novos modelos vêm também equipados com grandes ecrãs tácteis, chefiados pelo modelo **AVIC-F77DAB** com um ecrã de 7 polegadas. Os novos equipamentos dispõem ainda de **Modo AppRadio, AVICSYNC Networked Navigation, compatibilidade MirrorLink, Bluetooth, suporte Aha Radio, reprodução de arquivos FLAC, dupla entrada de câmara, DAB, duas entradas USB, porta HDMI** e muito mais.

"O nosso objetivo passa por fornecer uma forma mais inteligente e segura de usarmos smartphones no automóvel e criar uma experiência de viagem verdadeiramente conectada."

Pioneer Europe NV

AVIC-F70DAB, AVIC-F970DAB, AVIC-F970BT E O RECETOR AV AVH-X8700BT

A BORDO DO FABIA R5

TEXTO/FOTOS: **TOMAS NEMEC (ESLOVÁQUIA)**

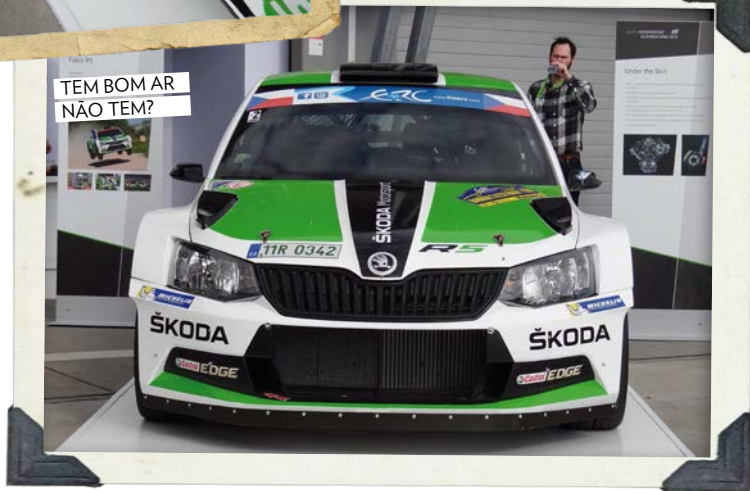
A oportunidade era praticamente única e não nos podíamos fazer muito rogados. O destino foi o complexo desportivo Slovakia Ring onde a Skoda tinha preparado um dia muito especial e recheado de emoções.

Incluído numa ação mais englobante que abrangeu a apresentação do Octavia RS230 (que aqui mostrámos na edição passada), a Skoda permitiu a um grupo de jornalistas tomar contacto com o Fabia R5 de competição. Por tomar contacto entenda-se participar numa conferência sobre o modelo, poder conversar com alguns especialistas da equipa de desenvolvimento do carro e, a cereja em cima do bolo, participar em *co-drive* com alguns dos pilotos oficiais da casa, como o campeão checo de ralis, e piloto oficial de WRC2, Jan Kopecký.

O Skoda Fabia R5 trata-se tão somente do modelo que sucedeu ao S2000 e que a marca checa desenvolveu para participar em diversos campeonatos com homologação FIA, como o WRC2.

O Skoda Fabia R5 está equipado com um motor turbo de 1.620 cc, que debita 280 cavalos de potência e alcança um binário máximo de 420 Nm, naquilo que foi uma mudança considerável face ao anterior dois litros aspirado do Fabia S2000. Com tração integral e diferencial mecânico, o R5 conta também com caixa manual sequencial de cinco velocidades e suspensão independente do tipo McPherson.

Para cumprir com as regras da FIA, o carro pesa o mínimo de 1.230 quilos, inscritos no regulamento, mede 3.994 mm de comprimento e 1.820 mm de largura. Utiliza pneumáticos da Michelin em medida 7x15 para terra e 8x18 para pisos de alcatrão.

Em conversa, alguns responsáveis técnicos da marca disseram-nos que a Skoda investiu mais de 15 meses neste projeto e recordam que desde 2009 já entregaram cerca de 63 carros a clientes (dos quais 13 foram R5 e os restantes S2000). O preço atual ronda os 180 mil euros, mas existe lista de espera…

ESTA ALTURA DAVA JEITO EM LISBOA

TEM BOM AR NÃO TEM?

TEXTO: DAN READ / FOTOS: SIMON THOMPSON

FIM DE UMA ERA

DEFENDER ATINGE ETAPA FINAL DA SUA VIDA EM GRANDE ESTILO

Tem um aspeto incrível, não tem? Com aquela pintura Verde Grasmere e as jantes em aço – é pura elegância rétro. Até nos esquecemos que sob aquela camada de decoração digna de uma edição limitada de um veículo em fim de vida não está um Defender moderno com bom comportamento em estrada e um travão de mão que não nos magoa a perna.

É um Defender novo vestido para se parecer com um Defender antigo, que é, na realidade, um Defender antigo. A Land Rover vai lançar três conjuntos de versões especiais de fim de vida. Teremos 400 unidades da versão Heritage, 600 da Adventure com tubo de respiração e grade de tejadilho, mais cem unidades da versão Autobiography. O Heritage estará disponível como 90 Hard Top ou Station Wagon, ou como 110 na variante longa com um preço estimado de 34.200 libras (46.586 euros).

É escusado comparar esse valor com um carro dito normal (seja como for, fique a saber que por esse valor já compra um Evoque com muito equipamento), mas quando o comparamos com a versão Autobiography, que custa quase 80 mil euros, até parece uma pechincha.

O carro é incrivelmente robusto e capaz, disso não há dúvidas, mas também é verdade que o Defender 110 de sete lugares não é tão espaçoso como gostaríamos. Já a versão Heritage convida-o a admirar o tecido Almond, as chapas HUE166 que invocam o espírito do primeiro protótipo registado (março de 1948) e equipamento desnecessário como o teto de abrir.

O Defender é um carro adorado, e as pessoas sentem-se atraídas por ele e têm as suas próprias histórias para contar. Sei, portanto, que o teto de abrir é dado a infiltrações e que os vidros traseiros, de acionamento manual, costumam descer 2 cm sozinhos. Uma hora depois de alguém me ter dito isso, um dos vidros traseiros desceu mesmo sozinho.

Mas não quer saber. Não pode tratar este carro como um rival do Volvo XC90. Anda pela estrada como o reformado que é, o conforto é mau a menos que carregue o carro com uma tonelada de corpos e malas, e a mecânica é ruidosa e fá-lo de imediato regressar a um passado de locomotivas a vapor e revolução industrial.

É precisamente por isso que deve ser celebrado. Quando o Defender sair de cena perderemos a referência do ponto de partida do automóvel, e vamos sentir a sua falta. Está a pensar comprar um como carro de família robusto? Ainda bem – eu também estou.

"Quando o Defender sair de cena perderemos a referência do ponto de partida do automóvel"

Este é o fim anunciado de uma era dourada

Pat Devereux

A VOZ DA RAZÃO NA TERRA DA LIBERDADE
MEDOS

Quais são os principais medos dos condutores americanos?
Não posso falar por todos os norte-americanos, mas a Ford fez recentemente um estudo junto da Geração Y (23-34 anos) e da Geração Z (16-22 anos), e os resultados são muito... interessantes.

Como assim? O que mostrou o estudo?
O medo mais presente, que se revelou junto de 88 por cento dos inquiridos, é o de estar parado no seu carro e sofrer uma colisão por parte de um outro condutor em excesso de velocidade. Isso parece óbvio, mas é quando vemos as outras respostas que percebemos a complexidade da questão. A segunda maior preocupação, que é quase icónica na América, é falar em público, com 75 por cento. Num inesperado terceiro lugar vem a morte.

O quê? Há mais um por cento de pessoas com medo de falar em público do que morrer?
Sim, eu sei. Mas ainda mais estranho é o facto de existir mais 13 por cento de pessoas com medo de estarem envolvidas num acidente do que morrer. Não é de espantar que as marcas estejam preocupadas com o decréscimo de interesse das pessoas em comprarem carro. Com este tipo de estatísticas, é certo que isso aconteça. Cada carro é um Exterminador sobre rodas para estas pessoas!

Que outros medos surgem no estudo?
Aranhas (69 por cento) e cobras (também 69 por cento) completam o top cinco. Não se fala em Xbox confiscadas, piratas de Snapchat ou perdas de Wi-Fi. Mas pode ter a certeza que estão algures na lista de medos.

Porque têm tanto medo de condutores perigosos?
Talvez porque também conduzem de forma perigosa. Trinta por cento dizem que usam o Twitter "constantemente". Vinte e sete por cento dizem que "gravam vídeos em segurança enquanto conduzem". E 22 por cento acedem às redes sociais no telemóvel enquanto conduzem. Como se isso não fosse suficientemente mau, um outro estudo veio mostrar que os seres humanos têm, em média, uma duração de atenção um segundo inferior à de um peixe de aquário (oito segundos). Nem sei como conseguiram concentrar-se na resposta às perguntas.

Quais são os seus medos específicos?
A maior preocupação é a pouca visibilidade. Segue-se a condução em estradas geladas ou com neve, recuar para uma via com muito trânsito, ângulos mortos, perder-se, estacionar e, finalmente, deixar o carro ir para outra faixa. Embora os primeiros sejam compreensíveis, o último tem a ver com o vício do telemóvel e não com o carro em si.

> "O pior medo é sofrer uma colisão por parte de outro condutor..."

Estou a ver que o lema "não espere que eu resista à tentação, e vou processá-lo quando o fizer" continua bem presente nesta geração.
Sim, está. Não há qualquer ironia nas suas respostas. Mas, por outro lado, essas pessoas têm interesse em conduzir um carro que, em vez de penalizá-los pelos péssimos hábitos de condução, os ajude a não ter acidentes. Uma vez mais, não destaco as primeiras respostas, em que as pessoas dizem precisar de ajuda para estacionar e perceber o que está nos ângulos mortos, mas sim a terceira – mais de metade dizem estar tão ou mais confortáveis num carro autonómo do que ao volante. Ou seja, preferem enviar SMS do que conduzir.

E que características querem ter no seu carro?
Não é um V8 nem um escape barulhento. No topo do estudo está a tecnologia de prevenção de colisão, talvez para que continuem a publicar coisas na Internet enquanto vão até ao destino, apesar de depois já não terem nada para contar quando finalmente chegarem. A seguir estão as ajudas à condução, o que é mais do mesmo. É de espantar que comprem um só carro que seja.

Porque não abrir simplesmente uma conta no Uber e pagar a quem os leve ao destino?
Esse é o próximo passo para a maioria dos inquiridos. Ainda por cima porque os carros autónomos só chegarão ao mercado daqui a 15-20 anos. E eu até acho boa ideia. Retirar da estrada esse pessoal que não larga o telemóvel tornará a condução uma experiência bem mais segura.

AS MELHORES FOTOS DA HISTÓRIA, VINDAS DO CANTO DA ARRECADAÇÃO

Retirado dos arquivos

O CARRO ELÉTRICO ORIGINAL – UMA INOVAÇÃO DO SÉC. XIX

TEXTO: DAN READ **IMAGEM:** LIBRARY OF CONGRESS

1. QUEM
Não sabemos

2. O QUÊ
Carregar um carro elétrico

3. ONDE
Talvez Detroit

4. QUANDO
1905

Quando o homem desceu do cavalo e entrou na sua carroça motorizada, o futuro parecia elétrico. A maioria das primeiras engenhocas automóveis não usavam motores de combustão mas sim baterias e motores elétricos, o que explica o cabo que sai deste carro e entra na casa. É isso mesmo – em 1884 já as pessoas conduziam carros totalmente elétricos.

Mas tinham um ou outro problema. A rede elétrica – nem sequer era bem uma rede – só existia em algumas cidades, e a menos que calçasse botas de borracha tinha alta probabilidade de ficar com um penteado novo bastante espetado. Quando Edison fez as ligações elétricas para iluminar as ruas de Manhattan, os cavalos que por lá passavam ficavam nervosos. Depois, percebeu que a exibição improvisada pelos animais era causada por fugas de eletricidade que faziam as ferraduras vibrar.

Enquanto o pavimento das ruas ficava, literalmente, a vibrar quando chovia, outros cientistas faziam progressos constantes com o motor de combustão e o combustível que o alimentava. Em breve o petróleo estava a ser enfiado em cilindros para depois explodir e criar energia útil (alguma da energia era desperdiçada e transformada em delicioso som, mas não fazia mal nenhum). Era uma solução conveniente, abundante e portátil que nos deu liberdade de locomoção total.

A eletricidade, embora muito útil para uma chaleira elétrica, é um bem doméstico e fixo. Os carros destinam-se precisamente e fugir ao que é fixo. Mas quando tempo vai durar isso? A resposta está a tornar-se cada vez mais clara pelo meio da nuvem de dióxido de carbono. Já temos a Tesla, o i3, as estações de carga rápida e as baterias de iões de lítio. A eletricidade ganhou portabilidade. Demorou mais de cem anos, mas parece que sempre tivemos razão quanto ao motor elétrico – vamos passar a olhar para a combustão interna como uma experiência gastadora. Pelo menos deu-nos o V8.

→ PRÓXIMA EDIÇÃO: O BARCO VOLKSWAGEN

Casa de leilões

MELHOR LOTE DO MÊS

Bentley S3 Continental Flying Spur Sports Saloon HJ Mulliner

Motor: 6.230 cc V8
Ano: 1965
Quando: 12 setembro, Bonhams
Valor: € 1.040.000

A Bentley produziu apenas 87 unidades do Continental S3 Flying Spur. E suspeitamos que esta terá recebido um compartimento especial para guardar substâncias ilícitas. É que este S3 foi comprado por Keith Richards – dos Rolling Stones. Richards batizou-o como Blue Lena – em homenagem à artista Lena Horne – e usou-o para encetar diversas aventuras psicadélicas (das quais não escapou totalmente ileso – o carro, entenda-se). Foi, por exemplo, até Marraquexe, com o colega de banda Brian Jones a as modelos Anita Pallenberg (com quem Richards teve três filhos) e Deborah Dixon. Em condição impecável, foi leiloado durante o Goodwood Revival e atingiu um valor incrível.

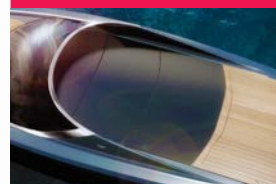
FOTOS: BONHAMS

O MEU OUTRO CARRO É...

UM ASTON MARTIN AM37

UM BARCO DIGNO DE BOND, PRONTO PARA *SPECTRE*

FACTO TG
O AM37 inclui propulsores adicionais na proa e pode, assim, deslocar-se lateralmente e aproximar-se do cais com a suavidade de um agente secreto. Pode controlá-lo com um joystick, mas talvez seja melhor usar o volante!

FICHA TÉCNICA

MOTOR
2x motor Mercury a gasolina

POTÊNCIA
1040 cv

VEL. MÁXIMA
52 nós (96 km/h aprox.)

PROPULSÃO
2 x hélices contrarrotativas

CASCO
Resina epóxida com reforço em fibra de carbono

COMPRIMENTO
11,2 m

A Aston faz barcos?
Mais ou menos. Esta criação nasceu de uma parceria com a empresa holandesa Quintessence Yachts, produtora de lanchas para os ultrarricos, embora o AM37 seja construído na Grã-Bretanha.

E é rápido?
Como possui um par de motores V8 Mercury com 8,6 litros e 520 cv cada, de certeza que vai passar a maioria dos barcos. Não deixe o aspeto elegante enganá-lo – esta é uma superlancha.

Mas só atinge 96 km/h...
Lembre-se que a sensação de velocidade num barco duplica em relação a um carro em estrada. E o mar tem por hábito criar ondas que funcionam como rampas... que atingirá ao equivalente a 192 km/h!

O barco é resistente?
O casco em V é feito em resina epóxida – o mesmo material usado nos barcos de competição – e reforçado com fibra de carbono. Também tem um design cónico e escalonado para reduzir o atrito.

Então e gadgets?
Tem uma âncora de acionamento elétrico, um frigorífico e uma máquina de café que pode controlar remotamente através de uma app. Pode pedir o seu café expresso a caminho da marina.

E que mais?
Quando o deixa na marina, a cabina fica coberta pelos painéis em carbono. Com um toque na chave, os painéis recolhem e o piso transforma-se numa plataforma de mergulho com escada e tudo.

OS RIVAIS
QUEM É QUE NÃO GOSTA DE UM BOM BARCO?

1. Toybota
Elegante, rápido, pouco flutuante

2. Cigarette AMG
A lancha elétrica mais rápida do mundo

3. Spirit of Australia
O barco mais rápido de sempre – 511,1 km/h

FOTOS: FABRICANTES

As notícias mais ABSURDAS

UM MÊS DE DISPARATES NUMA SÓ PÁGINA!

QUALQUER PARECENÇA COM EVENTOS DA VIDA REAL É TOTALMENTE PROPOSITADA

RÉPLICAS DE COMPETIÇÃO

Vettel e Hamilton de cera surgem num canal de TV de Singapura antes do GP. As entrevistas são piores que nunca!

VER VERMELHO

Residentes de Beverley, Inglaterra, queixam-se da instalação de 42 semáforos numa zona que era uma simples rotunda

CÃODUTOR

Casal inglês ensina o seu Bedlington Terrier chamado Barry a conduzir um pequeno carro elétrico

AUDI NÃO SABE NADAR!

Dono de Audi deixa o carro, de janelas abertas, num sítio perto da praia. Maré enche e deixa o carro muito húmido

EVITA PORTAGENS

Canadiano instala placas de matrícula rotativas para evitar portagens. Também funciona em estacionamentos

"Há vários tipos de abraços. Posso abraçá-lo normalmente, com mais força, dar um abraço à urso, abraçá-lo realmente."

A General Motors rejeita os avanços de Sergio Marchionne, CEO da Fiat Chrysler, mas ainda poderá existir uma fusão no futuro

"Posso agarrar em ecos de um carro falso e colocá-los onde quiser. E posso fazer o mesmo com um peão ou uma parede."

Os carros autónomos podem ser enganados e evitarem objetos virtuais, diz o investigador Jonathan Petit

"Tenho o rabo molhado e cheira a gasolina."

Segundo a conversa por rádio no GP de Itália, Nico Hülkenberg ou tem uma dieta duvidosa ou uma fuga no seu Force India

BRINCADE

Estudante universitária no Texas fica sem carta de condução e decide passar a conduzir um 4x4 elétrico da Barbie

TOURADA

Homem esmurra Lamborghini e causa 20 mil dólares de danos – o dono tinha-lhe dito para sair de cima do carro

FUGA INFANTIL

Duas crianças russas de cinco anos fogem da creche e dirigem-se ao um concessionário da Jaguar para ver carros

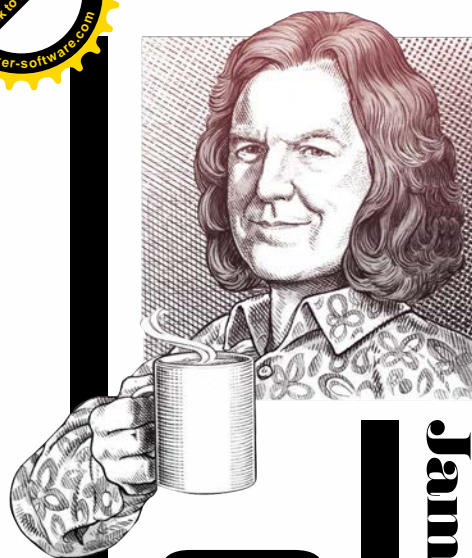
CARRO REAL

Bentley reserva o primeiro SUV Bentayga para a Rainha, que conduziu o protótipo e aprovou o carro

ESTRELA NUM CARRO DE PREÇO EXORBITANTE

Este mês:
Mark Webber

Carro: Porsche 918 Spyder
Veredicto: Ele já tinha vários 911, mas agora Webber juntou um 918 à sua garagem – número 605 de 918. A pintura? Uma homenagem ao Salzburg 917 que venceu Le Mans

FOTOS: BBC, CATERS NEWS AGENCY, SWNS, ROSSPARRY AGENCY

CURIOSIDADES

James May

CURIOSIDADES QUAIS MUNIÇÕES

COMBUSTÍVEL POTENTE

Em 1982, a equipa de F1 da BMW descobriu uma fórmula antiga de combustível nos arquivos de uma empresa química alemã. Não continha chumbo, pelo que ia ao encontro das normas, embora se comportasse como uma gasolina com mais octanas que as permitidas. Concebido inicialmente para a aviação, revelou-se perfeito para um F1 turbo – deu mais 100 cv de potência!

ENTUSIASMO INFECCIOSO

Os fãs da equipa de F1 da Ferrari são conhecido como *tifosi*. A palavra vem da expressão italiana 'portadores de tifo', porque o seu fanatismo é visto como uma febre. Os sintomas incluem a agitação de bandeiras vermelhas e o uso de produtos caríssimos de uma marca cujos carros não podem comprar.

ASA E UMA REZA

Depois de James Hunt deixar a March pela Hesketh, Max Mosley – então diretor da equipa March – ouviu Hunt e os seus colegas rezarem à Grande Galinha no Céu por um motor novo. Portanto, Mosley emprestou-lhes um motor, e a partir daquele dia, Hunt passou a referir-se a Mosley como Le Grand Poulet.

NÃO SABES COMO FOI!

Em finais dos anos 70, as normas de segurança do desporto automóvel começavam a ser levadas mais a sério, e foi sugerido que os monolugares começassem a usar depósitos à prova de bala que sobraram dos helicópteros da Guerra do Vietname. Mas eram pesados e as equipas não os usaram.

DEDO NO GATILHO

Antes de tornar-se piloto e campeão mundial de F1, Jackie Stewart – neto de um guarda de coutada – era um excelente atirador. Na verdade, a sua primeira viagem a Monza não esteve relacionada com uma corrida, mas sim com uma competição de tiro. Essa zona italiana seria depois palco da sua primeira vitória na Fórmula 1.

TROFÉU HONESTO

Roy James, o condutor do carro de fuga no Grande Roubo do Comboio, era um piloto de competição com talento que iria utilizar a sua parte do saque em tecnologia automóvel. Foi, no entanto, apanhado e condenado a 12 anos de prisão. Como também era um bom ourives de prata, o seu amigo Bernie Ecclestone pediu-lhe que fizesse o troféu dos vencedores de F1.

FOTOS: LAT

MAIS PÓDIOS EM F1
(ATÉ JULHO DE 2015)

155 Michael Schumacher

106 Alain Prost

97 Fernando Alonso

80 Ayrton Senna

79 Lewis Hamilton

78 Kimi Räikkönen

AS INCRIVELMENTE DIFÍCEIS

Perguntas TG

1. Que músico foi piloto da ATS durante a temporada de 1981?
2. Porque é que a Lotus não participou no GP do Mónaco de 1965?
3. Que equipa de F1 teve Bernie Ecclestone ao leme nas décadas de 80 e 90?
4. Em que equipa de F1 Felipe Massa fez a sua estreia na disciplina?
5. Que equipa foi comprada por Alain Prost e rebatizada depois com o seu nome?
6. Quais os nomes dos dois buldogues de Lewis Hamilton?
7. James Hunt era criador de pássaros. De que espécie?
8. Qual foi o primeiro campeão mundial de F1 póstumo, em 1970?
9. Que piloto deu à Benetton as suas primeira e última vitórias em F1?
10. Johnny Dumfries, piloto da Lotus na temporada de 1986 tem outro nome. Qual?

RESPOSTAS

1 Slim Borgudd 2 Porque participou na Indy 500 3 Brabham 4 Sauber 5 Ligier 6 Roscoe e Coco 7 Budgerigars 8 Jochen Rindt 9 Gerhard Berger 10 John Colum Crichton-Stuart, Sétimo Marquês de Bute

LISTA DE OPÇÕES

CASIO

À prova de tudo...

Novidades Casio para o Natal

A Casio apresentou as suas três principais linhas de relógios destinados praticamente a serem usados por quem desejar assistir ao fim do mundo na primeira fila.

O primeiro, a maior novidade, o que mais nos despertou a atenção e também o mais puro dos duros é o novo Mudmaster, à prova de lama, água, poeiras e todos os outros elementos que poderão causar algumas dores de cabeça à maioria dos relógios. Esta nova aposta da Casio parece à prova de tudo assim que pegamos nele. Inclui bússola, altímetro, barómetro, termómetro, cronómetro, contador regressivo, cinco alarmes e é resistente à água até 200 metros de profundidade. A iluminação interior é totalmente em LED e consegue alimentar-se de energia solar, pelo que nunca ficará sem bateria. O vidro deste relógio é em safira, mais resistente a riscos, a caixa usa a tecnologia AlphaGel, resistente a vibrações, e o ponteiro dos segundos é em carbono. O visual robusto é completado com uma bracelete de resina, que está disponível em três cores (preto, verde escuro e amarelo) e o preço é de 699 euros.

O segundo modelo, da linha Edifice, inclui a tecnologia Bluetooth para se conseguir ligar a smartphones e usar uma aplicação para todas as configurações e definições do relógio. Com essa ajuda preciosa, o Casio Edifice consegue obter facilmente a hora em 309 cidades, bem como definir a hora de despertadores ou mesmo localizar o telefone premindo um botão no relógio.

A terceira aposta da Casio vai para o G-Steel e o seu visor com mostradores tridimensionais. Este G-Shock aposta numa estrutura de caixa ainda mais robusta, mas com um desenho mais clássico, mas também inclui tecnologias como o carregamento solar ou o sistema de iluminação em LED em duas zonas distintas. **casio-europe.com**

CASIO EDIFICE

€ 299; casio-europe.com

CASIO G-STEEL

€ 299; casio-europe.com

RELÓGIOS

Caixa de surpresas

ONE DISTINCT BOX

Se é daquelas pessoas que já se encontra a fazer a lista de prendas para o Natal e até já tem algumas compras feitas, saiba que este ano há diversas empresas que também já estão a pensar na melhor solução de mostrar os seus produtos e ajudar os seus clientes a ter boas ideias. Um excelente exemplo é esta Distinct Box da One Watch Company que, por 135 euros, combina um par de botões de punho com um relógio de visual mais clássico.

Só a embalagem já é capaz de cativar muita gente logo após a saída do papel de embrulho, mas depois há ainda um relógio com um caixa grande em aço, um mostrador com um tom mais escuro em castanho e três mostradores mais pequenos com as indicações do dia da semana, das 24 horas e com um segundo fuso horário. A bracelete em pele tem um padrão de pele crocodilo e todo o conjunto prima pela elegância e estilo moderno, o que também acontece com os botões de punho com um padrão castanho a condizer com o relógio. **€ 135; onewatchcompany.com**

B&R FLYING SKULL BRONZE

A caveira da insígnia "Death from Above", usada pelos paraquedistas na Segunda Guerra Mundial, está de volta em mais uma peça de coleção da Bell & Ross. A novidade é a caixa em bronze que vai deixar o seu relógio envelhecer consigo. **€ 5.800; bellross.com/pt**

TIMEX DENIM

Os modelos retro estão cada vez mais na moda e a Timex mostra que tem diversos exemplos na sua coleção. Viaje até aos anos 70 com esta opção de visual mais nostálgico, acompanhada de uma correia Denim ao estilo das camisas de Jay Leno. **€ 65; timexwatch.pt**

PANERAI RADIOMIR 1940

Os modelos modernos de visual mais clássico poderiam ter como foto de dicionário este Radiomir 1940. É um relógio com movimento de corda manual, mas com um desenho simples e apaixonante, que ganha alguma rebeldia com a bracelete em pele verde. **€ 7.400; panerai.com**

CARRINHO DEFENDER

Tudo levava a crer que o Defender estava a caminho da reforma, após seis décadas de serviço. Mas parece que ainda não está pronto para arrumar as jantes – continuará à venda a um preço reduzido. Quem o comprar tem direito a uma carroçaria em alumínio, chassis numerado, matrícula personalizada, suspensão com molas e travões a sério. No interior pode contar com um tablier inspirado no do verdadeiro, uma buzina, pele e uma posição de condução central – uma homenagem ao protótipo original de 1947. A única desvantagem é que – para conseguir entrar no carro – convém ter, no máximo, sete anos de idade. E, já que se trata de um carro a pedais, tem de fornecer a potência. As emissões poluentes dependem do que comeu ao almoço. **Preço sob consulta; landrover.com**

CAPACETE LUMOS

Até alguém descobrir uma forma de implantar luzes de travagem e piscas no crânio, este capacete é a melhor opção. Os piscas são ativados por botões no guiador, e as luzes de travagem são acionadas pelo acelerómetro integrado. **€ 104; lumoshelmet.co**

MINIPRESSO

Quando está no meio do nada não é fácil beber um bom café expresso. Esta máquina de café portátil resolve esse problema, desde que consiga arranjar água quente. Uns rápidos movimentos de compressão depois, tem um belo café à sua disposição. **€ 68; thefowndry.com**

EXPLORIDE

O repertório desde dispositivo dois em um (Head-up Display e câmara) inclui telemetria diversa (graças à ligação com a tomada OBD II), streaming de música, mensagens e atualizações de redes sociais – tudo isso exibido no ecrã translúcido. **€ 263 (mais portes); exploride.com**

TESTES

OS CARROS QUE INTERESSAM CONHECER, TESTADOS AO ESTILO DA TOPGEAR

TESTE DO MÊS

OPEL ASTRA

O novo Astra chegou e nós já o conduzimos VIRE A PÁGINA

NOVOS TESTES RÁPIDOS p59

p54
DS 4
Agora, totalmente separado da "mãe" Citroën

p60
FIAT 500
Pequeno italiano cheio de carisma e potência q.b.

p61
SUZUKI VITARA
Eis o regresso do SUV pródigo!

p64
FORD MONDEO
Versão híbrida da berlina norte-americana

PDF-TOOLS
Click to buy NOW!
www.tracker-software.com

OPEL ASTRA

Um passo seguro

A nova geração do Astra é totalmente nova

ANDRÉ MENDES (EM BRATISLAVA)

Desde que o primeiro Kadett surgiu no mercado até à última geração do Astra, já foram comercializados mais de 24 milhões de familiares compactos da Opel, desde 1936 até agora. Depois de seis gerações de Kadett e quatro de Astra, o lançamento de um sucessor desta linhagem será sempre algo que não pode ser feito de repente e ouvindo apenas as exigências do mercado. E, por isso, a Opel optou por começar tudo de novo. O nome Astra mantém-se, felizmente, mas a nova geração deste modelo foi desenvolvida totalmente de raiz, começando, segundo se costuma dizer, a partir de uma folha de papel em branco.

O desenho da carroçaria representa o início de uma nova era para a Opel, que começou a explorar linguagens de design com o seu Monza Concept, apresentado há dois anos no Salão de Frankfurt, e foi desse modelo que nasceram muitas das ideias para os principais traços da carroçaria do novo Astra. Além disso, a sua arquitetura foi muito focada na redução de peso, havendo uma diferença em torno dos 200 kg face ao seu antecessor.

No habitáculo, o espaço disponível é agora mais amplo e a posição de condução foi estudada de forma a deixar o condutor num plano mais baixo e com uma postura um pouco mais desportiva. Os assentos dianteiros foram totalmente redesenhados e na sua versão mais completa incluem 18 regulações com comando elétrico, memórias, aquecimento, ventilação e até massagens. Ainda assim, o condutor conta com uma visibilidade bastante melhorada sobre a maioria dos ângulos, ao mesmo tempo que o formato da carroçaria consegue uma aerodinâmica muito melhorada e capaz de conquistar um valor recorde de 0,28 no coeficiente aerodinâmico.

A tecnologia acessível é também uma prioridade na Opel e é por isso que um dos opcionais mais interessantes de toda a gama sejam os faróis de matriz de LED IntelliLux. Esta tecnologia, que costuma estar apenas disponível em modelos de segmento superior e que custa uma pequena fortuna, está disponível para o novo Opel Astra acrescentando apenas 1.350 euros ao valor do Astra e é simplesmente uma das melhores escolhas para quem tem de conduzir à noite. Além de um brilho claramente superior, oferecido pelo sistema LED, os faróis dianteiros estão quase sempre com os "máximos" ligados, mas têm a capacidade de desligar apenas a área de iluminação que poderá encadear quem conduz em sentido contrário ou quem viaja à nossa frente, mas terá uma perceção muito melhorada das bermas e de toda a área por onde está prestes a passar.

Ainda no capítulo da tecnologia, o novo Opel Astra também inclui a câmara Opel Eye, capaz de ler sinais de trânsito ou identificar outras situações que possam

PORMENOR EM DETALHE

Os novos faróis de matriz de LED IntelliLux

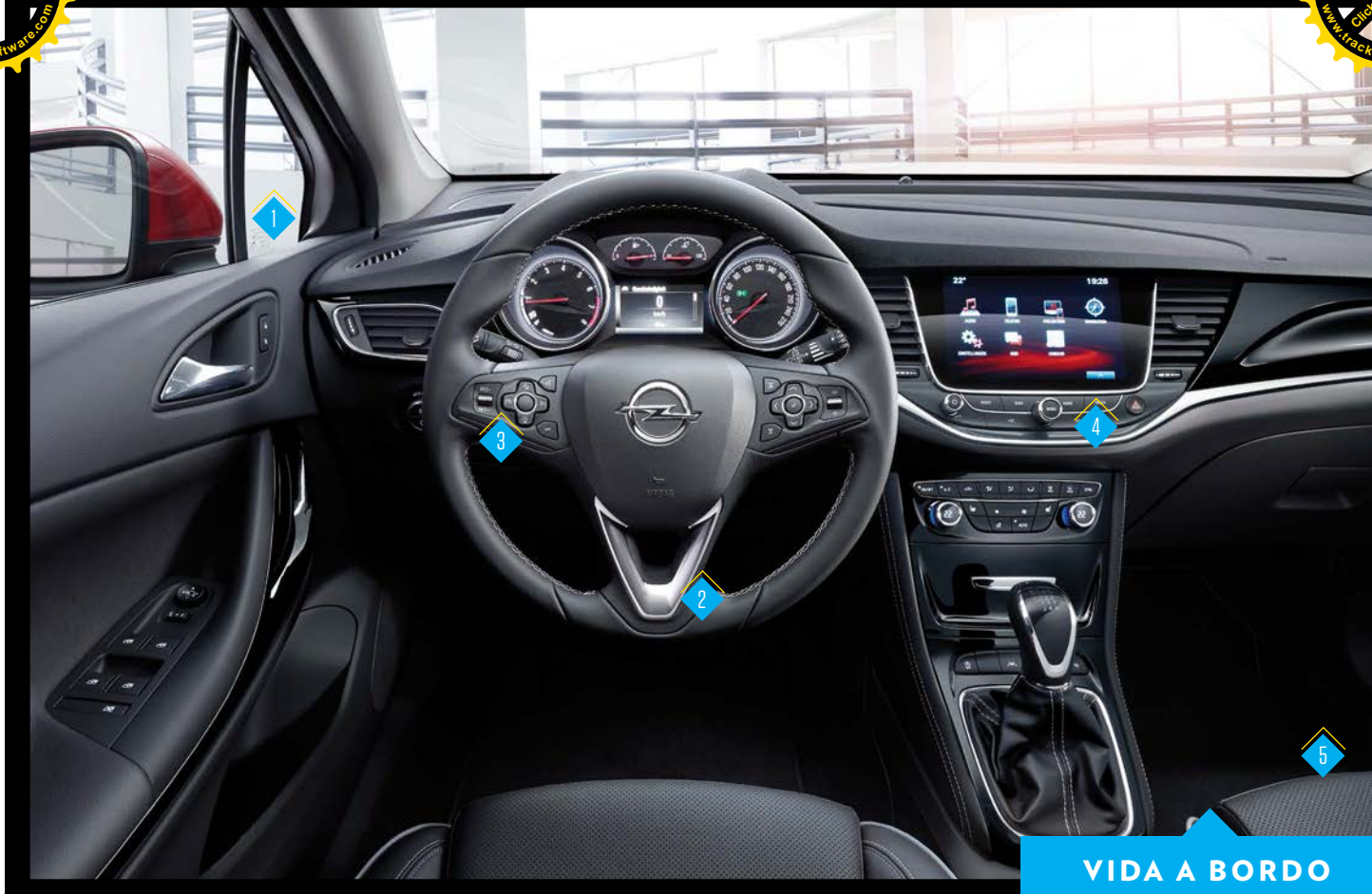
Os assentos mais completos incluem 18 regulações elétricas

VEREDICTO

O novo Astra inclui bons argumentos e muita tecnologia

6/10

Posição de condução mais baixa e desportiva

FICHA   998 cc, 3 cil., 105 cv, 170 Nm | 4,3 l/100 km, 99 g/km CO_2 | 0-100 km/h em 11,2 s, 200 km/h | 1.263 kg | 20.970

VIDA A BORDO

1 Há diversos detalhes pensados para melhorar a visibilidade do condutor em diversos ângulos

2 A posição de condução foi desenhada para ficar mais baixa e um pouco mais desportiva

3 Os botões no volante conseguem comandar os menus do painel de instrumentos

4 Há muito menos botões na consola central e um menu atualizado para controlar tudo

5 Os assentos mais completos da gama incluem 18 regulações elétricas e até massagens

O Astra retoma uma história com quase 80 anos

influenciar a condução. No habitáculo, o destaque vai para a nova consola central redesenhada, com muito menos comandos e com menus mais simples de utilizar, mas também para os novos sistemas de entretenimento com possibilidades múltiplas de ligação a smartphones, como o sistema Apple CarPlay, por exemplo.

No novo Astra está também presente o sistema OnStar, que inclui, entre outras funções a possibilidade de comunicar com um operador e pedir sugestões de destino ou de trajeto, que pode receber diretamente no sistema de navegação do Astra. E se não estiver a bordo, há ainda uma aplicação para o smartphone que lhe permite recordar se trancou o carro ou não, acender ou apagar as luzes, usar a buzina para o localizar mais facilmente e até bloquear a sua utilização em caso de roubo.

RIVAL

RENAULT MÉGANE

Ainda é um dos alvos a abater no segmento, e estamos quase a conhecer uma nova geração deste modelo

Para o mercado nacional, a principal aposta da marca está na opção diesel equipada com o motor 1.6 CDTi e com 110 cavalos de potência, mas o motor a gasolina de um litro, sobrealimentado, tem sido tão bem sucedido nos modelos em que tem sido disponibilizado, que a Opel também decidiu equipar o novo Astra com a versão de 105 cavalos deste motor.

Na apresentação do novo Astra, tivemos acesso só ao diesel durante uns bons quilómetros, mas estávamos mesmo com mais curiosidade em ver como este bloco de um litro se saía ao ter de locomover o novo Astra. E apesar do percurso ter sido pequeno, as opiniões iniciais ficaram a pender para o lado positivo. Os seus 105 cavalos de potência não desiludem e são suficientes para um ritmo diário mais movimentado, combinando com a boa eficácia dinâmica do Astra e com a sua facilidade de condução.

Em termos de gastos, o Astra 1.0 Turbo apresenta emissões de 99 g/km e médias de consumo pouco acima dos quatro litros. E essa é também a versão de acesso à gama, com um preço inicial de 20.970 euros para a versão Edition. Se preferir as opções diesel, os preços começam nos 24.720 euros para a versão 1.6 CDTi de 110 cavalos com o mesmo nível de equipamento. Até ao ano 2020, a Opel tem previsto o lançamento de 29 novos modelos, mas para já é o Astra que inicia uma nova era na marca.

FOTOS: OFICIAIS

DS 4

ELITISTA

O novo DS4 assume o estilo da mais recente marca francesa ANDRÉ MENDES (EM ANGERS)

S sessenta anos depois do DS original, a sigla renasce como marca, assumindo o papel de opção de requinte e excelência da Citroën. Segundo Thierry Metroz, o diretor de design da marca, os projetos e as ideias para o futuro são mais que muitas e há modelos que poderemos conhecer em breve. Mas nos tempos que correm, tudo tem de ser mais pensado e os passos a dar não podem ser tão aventureiros. É preciso avançar, claro, mas com muita segurança.

Um desses passos é a nova geração do DS4, o modelo da gama intermédia da nova marca, que fomos conhecer na zona de Angers, a cerca de 300 quilómetros de Paris. A nova geração do DS4 aposta num visual mais moderno e assume o desenho mais recente dos modelos da marca, que é mais visível na secção dianteira. A nova assinatura visual em LED, que compõe o sistema de iluminação diurna, flanqueia uma grelha de tamanho considerável em que o elemento de destaque é, obviamente, a sigla DS arrumada mesmo ao centro.

VEREDICTO

O remodelado DS4 está ainda mais evoluído do ponto de vista da qualidade e do estilo

6/10

A opção de couro integral eleva a qualidade a bordo

Depois, a ladeá-la estão as novas óticas com o sistema de iluminação Full LED que a DS já tem disponível para este modelo. Os frisos cromados e os logos DS mais discretos vão-se descobrindo um pouco por toda a carroçaria, que termina numa secção traseira sem grandes novidades face à anterior geração deste modelo.

Ao entrar no habitáculo também não há grandes novidades para descobrir em termos de desenho, mas o opcional de couro integral presente na unidade que tivemos oportunidade de testar, eleva a qualidade e deixa o ambiente a bordo num patamar muito mais premium do que acontecia até agora. Esta opção exige cerca de oito horas de trabalho artesanal por parte dos trabalhadores mais experientes da marca francesa e tem um resultado final muito cativante a bordo do DS4.

Ainda a bordo, há novos sistemas de entretenimento que já incluem as possibilidades de ligação aos dispositivos externos mais recentes do mercado, com o sistema Apple Car Play para os smartphones com o sistema operativo iOS e o Mirror Link para os dispositivos equipados com o sistema Android.

A chegada ao mercado nacional está prevista para o mês de novembro e, além do DS4 mais "convencional", estará também disponível uma versão Crossback, de suspensão mais elevada em cerca de 30 mm e um visual mais aventureiro. Quando ao 1.6 THP de 211 cavalos que tivemos oportunidade de testar, está apenas disponível com o nível de equipamento mais completo da gama, o Sport Chic e o seu preço fica apenas a meia dúzia de euros da fasquia dos 34 mil.

Fotos: oficiais

FICHA 1.598 cc, 4 cilindros em linha, 211 cv, 285 Nm | 5,9 l/100 km, 138 g/km CO_2 | 0-100 km/h em 7,8 s, 234 km/h | 1.313 kg | € 33.993

MITSUBISHI ASX

Novo motor

Mais e melhores argumentos para o ASX

PAULO PASSARINHO

A Mitsubishi introduziu no ASX o novo motor 1.6 diesel, de 114 cavalos, tendo em vista substituir o vetusto 1.8 DI-D com 116 cavalos.

Menor cilindrada, menos dois cavalos, mas melhor binário (270 Nm), são os primeiros indicadores para algo mais importante. A redução de emissões de CO_2 (o novo motor fica abaixo da fasquia dos 120 g/km por 1 grama) e a redução de consumo de combustível, são os mais importantes. No consumo, a marca anuncia 4,6 l/100 km no ciclo combinado, mas no nosso teste ficamos nos 6,8 l de média, um valor que se aceita face aos quase 1.400 quilos e às jantes de 18 polegadas que têm tanto de belas como de potenciais gastadoras.

Com o novo bloco de 1.560 cc (de origem PSA) o Mitsubishi ASX melhorou face ao antecessor mas continua sem deslumbrar no que respeita à desenvoltura, apesar de ter um comportamento aceitável face ao seu caráter mais familiar. O binário máximo aparece às 1.750 rpm e só aí desperta um pouco para a vida. A caixa é uma ajuda, mas pareceu denotar alguma falta de precisão.

As novidades para o ASX não se ficam pela mecânica, embora no capítulo estético seja necessária alguma atenção para se poder perceber de imediato as diferenças face ao anterior. A grelha frontal foi redesenhada, as cavas das rodas receberam uns frisos novos e o modelo possui agora luzes diurnas em LED. Onde houve lugar igualmente a reforço foi no equipamento de série oferecido, pois entre vários elementos de segurança conta também com um novo volante multifunções e camara de estacionamento traseira, por exemplo, e em opcionais com estofos em pele e sistema de navegação.

O ASX 1.6 DI-D é proposto por 29.500 euros a que se poderá ainda juntar 3.000 euros de desconto de uma campanha promocional (em outubro), colocando o valor nuns interessantes 26.500 euros. Provavelmente quando ler estas linhas já será tarde para aproveitar... Ou não, experimente ir até um concessionário.

VEREDICTO

Novo motor, nova dinâmica, mas o ASX precisa de mais argumentos num mercado difícil

6/10

FOTOS : MANUEL PORTUGAL

FICHA

- 1.560 cc, 4 cil., tr. dianteira, 114 cv, 270 Nm
- 4,6 l/100 km, 119 g/km CO_2
- 0-100 km/h em 11,2 s, 182 km/h
- 1.395 kg
- 29.500

BMW 318D

PAULO PASSARINHO

Com o motor 1.995cc de 150 cavalos, a BMW propõe o 318d como segundo patamar diesel da atual oferta do Série 3. A versão de 2015 trouxe alterações de detalhe, como é o caso do para-choques dianteiro, faróis com novo desenho (aqui com LED), grelha retocada e farolins traseiros com iluminação LED. Esteticamente não é muito fácil encontrar alterações face à anterior geração, mas num projeto bem nascido com três anos isso não seria expectável. Já em termos de motorizações houve alinhamentos importantes, como é o caso da versão aqui ensaiada que acrescenta sete cavalos ao anterior 318d e apresenta agora um binário de 320 Nm disponível às 1.500 rpm. De destacar a direção desportiva variável, um extra, bem apreciado que torna a condução mais intuitiva, em particular se optarmos pelo modo Sport. A unidade ensaiada possuía a Line Sport como opcional incluído que lhe acrescenta as jantes de 18 polegadas, bancos dianteiros e volante desportivos e Cruise Control com travagem automática entre outros. Para além disso, inclui ainda o sistema de navegação Business, estofos em pele Dakota, numa longa lista de opcionais. Ao preço base de 40.800 some mais de 15 mil euros, para um total de 56.228 euros.

***VEREDICTO**: Não tem a força (nem imagem) do 320d, mas será a opção mais equilibrada*

FICHA

- 1.995 cc, 150 cv, 320 Nm
- 4,4 l/100 km, 116 g/km CO_2
- 0-100 km/h em 8,6 seg., 215 km/h
- 1.430 kg
- 40.800 (v. base)

6/10

MAZDA MX-5

Completamente viciado

Acredite, este roadster é um caso sério

PAULO PASSARINHO

Se acabou de aterrar vindo de um planeta distante ainda não sabe que existe uma nova geração do roadster mais vendido em todo o mundo, mais concretamente a quarta encarnação do conceito lançado em 1989 pela Mazda. Um roadster acessível e divertido – foram as primeiras indicações da marca, tão bem reinterpretadas nesta nova versão como irá perceber. Fora os eventuais alienígenas imaginários, todos os outros já perceberam que falo do novo Mazda MX-5, um dos mais icónicos modelos japoneses adorado por milhares em todo o mundo e que chega recheado de argumentos para o convencer a comprar um. Para primeiro teste em solo luso, e depois de termos conduzido fora das nossas estradas favoritas, a escolha recaiu no 1.5 Skyactiv-G, aquele que deverá representar o grosso das vendas em Portugal, até porque, espante-se, tem um preço fabuloso a começar nos 24.450 euros. Sim, antes de mais comentários sobre o produto fique já com o valor na cabeça.

A estética do novo MX-5 segue o recente alinhamento da marca onde a filosofia Kodo Design marca presença. Já o escrevi a respeito do Mazda CX-3 e reforço agora neste roadster: ao contrário de outras marcas que tentam ter uma identidade comum em todos os modelos mas depois tornam-nos todos demasiado iguais e com pouca personalidade, a Mazda tem sabido usar a filosofia que lhe está subjacente. Imprime justamente isso mesmo: personalidade, em cada um dos novos produtos. O MX-5 tem a frente baixa, com os faróis rasgados afunilados em relação ao capot e segue para uma lateral onde o crescente visual segue em direção aos ombros traseiros conferindo-lhe maior corpo e imagem. E é precisamente para chamar a atenção dessa secção que tudo foi pensado, porque não é bom esquecer que este modelo tem tração traseira e que os seus proprietários não se coíbem de conduzir em modo "aventura" grande parte das vezes.

Na traseira, os farolins com LED estão bem integrados provocando uma assinatura única.

Toda a imagem do MX-5 apela às sensações desportivas. Esta versão inclui ainda as jantes de 16 polegadas negras que, em conjunto com a moldura do para-brisas dianteiro e o interior escuro (pele com aplicações a imitar alumínio), lhe acentuam esse caráter.

O Mazda MX-5 possui uma plataforma nova face ao antecessor, com chassis reforçado em aço e alumínio, e consegue apresentar um peso abaixo de uma tonelada (975 quilos)! E é por isso que tanto sentido faz falar justamente no novo motor que o equipa, o bloco Skyactiv-G 1.5. Trata-se de uma unidade de quatro cilindros em linha, com 1.496cc, que apresenta uma potência declarada de 131 cavalos às 7.000 rpm e um binário máximo de 150 Nm disponível às 4.800 rpm. Com as relações de caixa rápidas e um regime máximo às 7.500 rpm, o MX-5 é um modelo bastante rotativo. Este motor foi aqui afinado para ter um comportamento diferente daquele que lhe é mais conhecido, como por exemplo no Mazda 2.

PORMENOR

EM DETALHE

Para libertar a capota basta soltar uma alavanca

O sistema multimédia inclui um ecrã tátil de sete polegadas

A capota é de lona, mas é robusta e de fácil manuseio

Uma verdadeira delícia a curvar

FOTOS: MANUEL PORTUGAL

Interior compacto e muito sólido

Apesar da baixa cilindrada, o motor consegue, em conjunto com o escape com amplificador sonoro, proporcionar uma boa envolvência em termos de som e, por conseguinte, de experiência de condução.

Mas é mesmo em condução que o MX-5 não desilude os fãs. Aliás atrevo-me a dizer que é o melhor MX-5 de sempre – poderia parecer óbvio, mas é mesmo evidente! Com suspensão independente de triângulos sobrepostos à frente e independente multibraços atrás e a nova direção assistida elétrica (mais rápida e direta), este roadster é uma delícia de conduzir. A colocação em curva é instintiva e a forma como ele responde não o é menos. Se quiser libertar ligeiramente a traseira para apontar o caminho irá rapidamente perceber o que está na génese da conceção deste modelo. Não há concessões e ainda bem. O Mazda MX-5 foi feito para divertir e entusiasmar. Consegue ser confortável mesmo em piso mau, mas consegue manter a postura desportiva quando assim é solicitado. A caixa de seis velocidades é rápida e é um precioso aliado na forma como podemos viver a experiência.

A travagem é um ponto positivo, com discos ventilados à frente e sólidos atrás, não mostram grande fadiga mesmo quando solicitados durante algum tempo, perdendo apenas "feeling" já após algum uso.

Com um motor altamente rotativo, uma caixa que pede para ser trabalhada tal joystick de simulador, poderia pensar que o consumo será alto... engano! Mesmo a conduzir de forma totalmente descomprometida consegui manter a indicação entre os 6,5 e 7 litros aos 100 km. Para um pequeno que faz 8,3 segundos dos 0 aos 100 km/h e alcança velocidade máxima de 204 km/h não é um registo nada mau.

Entusiasmado com a condução, mal me lembro de elogiar a fabulosa posição de condução e o interior intuitivo. Sim, tudo ao alcance da mão, até as ligações USB para carregar o meu telefone e o comando rotativo de controlo do ecrã multifunções de sete polegadas, que estão situados na consola central. OK, nem tudo é perfeito! O MX-5 tem um porta-luvas minúsculo entre os bancos e não em frente ao "pendura", e a capota mantém-se manual, embora de fácil manuseamento (honestamente nem me importo que não seja automática). Ah! E já agora, a bagageira tem apenas 130 litros, o que pouco mais permite do que levar duas malas de viagem... das pequenas.

O Mazda MX-5 é um roadster para quem gosta de conduzir e está preparado para dispensar um rol de extras algo desnecessários no dia a dia. Apesar de estar bem recheado de equipamento, é preciso que se acrescente. Quanto ao preço, mesmo a versão aqui ensaiada consegue estar abaixo dos 30 mil euros, já com estes mimos todos. Confesse. Vai querer um.

RIVAL

BMW Z4 18I

Com o mesmo espírito roadster, mas um patamar acima

VEREDICTO

Divertido, giro e muito competente, ao MX-5 só poderá faltar mais dias de sol

8/10

FICHA 1.496 cc, 4 cil., 131 cv, 150 Nm | 6,0 l/100 km, 139 g/km CO_2 | 0-100 km/h em 8,3 s, 204 km/h | 975 kg | € 24.450 (v. base)

P&R

Renault Zoe R240 Intens

Com um motor atualizado e mais autonomia. Será suficiente? ANDRÉ MENDES

Toda a gente fala na autonomia, mas todos sabemos que este é bem capaz de ser o maior problema dos veículos elétricos. E posto isto, este Zoe é diferente em quê?
Esta versão R240 do Zoe inclui uma nova motorização, igualmente movida em exclusivo a eletricidade, mas que consegue dilatar a sua autonomia máxima até aos 240 quilómetros segundo as informações fornecidas pela marca francesa.

Segundo a marca? Então e na realidade?
Numa utilização convencional, o mostrador de autonomia do computador de bordo nunca mostrou um valor superior a 150 km, uma vez que o tipo de utilização de um modelo elétrico está sujeito a diversas condicionantes, que incluem o tipo de condução efetuado ou mesmo as condições atmosféricas e a temperatura. Aliás, no próprio catálogo deste modelo, é indicada uma "autonomia geralmente constatada em circulação urbana e suburbana em estação temperada de cerca de 170 quilómetros". No nosso teste, e com a carga da bateria a 100%, a autonomia indicada é de 151 km.

E o carregamento é rápido?
Pode ser rápido, se tiver acesso a um dos poucos carregadores públicos de carga rápida existentes com uma tomada compatível com a do Zoe. Em casa, os tempos de carga poderão variar consoante a amperagem de cada tomada doméstica.

Ou seja, o problema ainda continua a ser o abastecimento?

Sim, de certa forma. A autonomia pode parecer demasiado curta, mas a verdade é que os 150 quilómetros que o Zoe consegue percorrer são mais do que suficientes para a maioria das pessoas que habitam nas cidades ou na sua periferia. O mais complicado é que um modelo convencional a gasolina leva pouco mais de dez minutos a abastecer, desde o momento em que entramos na estação de serviço até que voltamos a sair. E o número de postos de abastecimento de combustível e de eletricidade nem sequer é comparável.

É que este Zoe até é giro. Parece um Clio do futuro. É muito diferente?
Nas coisas mais práticas de qualquer rotina diária, o Zoe, de facto, não é lá muito

diferente de um Clio de visual mais sofisticado, O habitáculo é muito parecido e o espaço disponível também acaba por registar medições muito semelhantes.

E é rápido?
É. Bastante. O binário disponível é imediato. Aqui não há regime ideal, nem temos de esperar pelo turbo, nem nada disso. Basta acelerar e o Zoe sai dos semáforos como muitos desportivos não conseguem. Quatro segundos chegam para atingir os 50 km/h e 8,6 s para atingir os 80 km/h. A velocidade máxima é de 135 km/h com o modo Eco desligado. Caso contrário, fica abaixo dos 100 km/h.

E quanto é que custa o Zoe?
Com o nível de equipamento Intens, um dos mais completos da gama, o preço do Zoe é de 23.325 euros, mas ainda é necessário adicionar o aluguer mensal das baterias.

VEREDICTO

Com um pouco mais de autonomia, o Zoe é ainda mais prático de utilizar

6/10

FOTOS: MANUEL PORTUGAL

FICHA

Motor síncrono, 88 cv, 220 Nm
- l/100 km, - g/km CO_2
0-100 km/h em 13,5 seg., 135 km/h
1.468 kg € 23.325

HYUNDAI I40 SW

Prático

Carrinha. Diesel. Muito espaço e bem equipada!

PAULO PASSARINHO

A equi está mais um exemplo da recente renovação em todas as gamas que a Hyundai operou nos seus modelos.

O i40 SW é um produto repleto de racionalidade. Em particular nesta recente remodelação onde a marca teve maior atenção à qualidade e montagem dos materiais. As novidades mais visiveis, acabam por ser justamente os faróis (à frente e atrás) e a configuração da grelha, agora sempre mais proeminente e com rebordo cromado.

Para o mercado português esta é a versão que interessa. Recorre ao motor 1.7 CRDI que debita 115 cv de potência. A caixa não ajuda à experiência, mas ainda assim o motor é solicito e consegue ter o binário máximo de 260 Nm disponível numa faixa interessante entre as 1.250 e 2.750 rpm. Um comportamento muito previsível sem laivos de desportivo desnecessários para o cliente-alvo, com forte aposta no conforto. Apesar disso a marca inclui um *drive mode* que permite alterar o comportamento da suspensão entre conforto e desportivo, basicamente atuando sobre o sistema de amortecimento variável no eixo dianteiro. Nota positiva para o consumo de combustível abaixo dos seis litros mesmo num regime de condução mais "animado".

O habitáculo é luminoso e o espaço a bordo é muito bom. O Hyundai i40 SW conta com uma bagageira com mais de 550 litros de capacidade em configuração normal e 1.700 litros com os bancos traseiros rebatidos.

A unidade ensaiada estava repleta de equipamento, com destaque para o sistema de navegação e a câmara traseira. A marca propõe esta carrinha com espaço e um motor interessante e poupado por 34.500 euros. Face ao equipamento e face à versatilidade é um valor muito interessante. Positiva é também a remodelação estética que atualizou o produto e o tornou mais agradável.

VEREDICTO

Retoques estéticos e atualização de qualidade tornaram o i40 SW um melhor produto

7/10

1.685 cc, 4 cil., 115 cv, 260 Nm | 4,2 l/100km, 110 g/CO_2 | 0-100 km/h em 12,6 s, 190 km/h | 1.667 kg | € 34.000

Só quer ler o essencial?

Citroën C4 Picasso 1.6 BlueHDI

O QUE DEVO SABER?
O versátil Citroën C4 Picasso recebe o renovado motor 1.6 BlueHDI que para além de ter agora 120 cavalos é mais refinado e tem um comportamento suave. Ganhou em consumos (a marca anucia 3,8 l/100 km em ciclo combinado) e ganhou em dinâmica.

INTERESSA A QUEM?
Proposto na fasquia dos 30 mil euros o C4 Picasso tem vingado em particular com a motorização diesel. É por isso bem vinda esta atualização. O monovolume francês continua a ser um dos preferidos não apenas devido à boa relação preço-equipamento mas também pelo caráter de fiabilidade que já foi granjeado ao longo dos anos.

6

Smart ForFour

O QUE DEVO SABER?
Este é o smart equipado com o motor de 90 cavalos e com a caixa de velocidades automática de dupla embraiagem, que já não faz com que todos os condutores de modelos desta marca se consigam cumprimentar de cada vez que a caixa decide trocar de relação, nem envelhecer enquanto isso acontece.

INTERESSA A QUEM?
A quem, como nós, se deixa cativar facilmente com a atitude simpática e jovem deste modelo e a capacidade que tem para se desenrascar na cidade, mas que não pode mesmo ter apenas dois lugares para usar na sua rotina diária.

Volvo XC60

O QUE DEVO SABER?
Foi o carro da marca sueca mais vendido em 2014, e o que é certo é que é difícil achar defeitos. Na versão D4 (quatro cilindros diesel) de 190 cv, é potente q.b., poupado (fizemos uns razoáveis 6,1 l/100 km, apesar de a marca anunciar uns cómicos 4,5 l/100 km de média) e silencioso. As passagens na caixa manual de seis velocidades precisam de pulso firme, mas o escalonamento é impecável (sexta bem longa).

INTERESSA A QUEM?
Esta versão Volvo Ocean Race (começa nos 48.171 euros) está pejada de equipamento. Para quem privilegia o conforto, a segurança e o espaço no habitáculo, este XC60 é a escolha óbvia. E mesmo sem tração integral, é um carro capaz fora de estrada.

7

FIAT 500

CHARMOSO

Em fórmula vencedora não se mexe, pois não? PAULO PASSARINHO

A inocência das crianças cruza-se com a sua brutal sinceridade. Ao chegar a casa, a identificação foi imediata: "o pai trouxe o carro da Barbie, posso ir lá para dentro?". Posto isto como um facto pouco mais poderia eu acrescentar à opinião da minha cria de oito anos a não ser que o Fiat 500 mantém intacta a sua aura de personalidade e exclusividade estética. A marca italiana bem sabe disso e apresentou a versão de 2015 com mais de 1.800 elementos novos. Sim. Se está a olhar para a estética e não os encontra, vou sumarizar.

A começar pelo exterior, os faróis dianteiros foram renovados e as luzes diurnas (em baixo) possuem agora uma linha de assinatura à imagem gráfica do modelo. A grelha é de maiores dimensões e as personalizações cromadas ajudam a compor o ambiente. Na traseira, os farolins têm novo desenho, igualmente para acentuar a imagem "500" e são em luz LED.

A fórmula do Fiat 500 tem sido mais do que vencedora e é espantoso que até mercados como o norte-americano tenham aderido tão bem à moda deste pequeno citadino. Passe no sul da Califórnia e verá!

Não é um carro prático, continua com pouco espaço a bordo e parece talhado para duas pessoas, mesmo tendo quatro lugares. Os materiais, apesar de terem sofrido um melhoramento qualitativo impressionante, nomeadamente em termos de insonorização, continuam a não ser comparáveis a alguns dos seus concorrentes. Mas é giro. Os milhares de combinações possíveis conseguem torná-lo único e é difícil encontrar dois exatamente iguais.

No interior, para além dos exclusivos padrões dos bancos, o volante tem agora uma nova configuração, tal como os comandos dos vidros, em posição central e o painel de instrumentos é analógico (e o TFT passou a ser opcional). Nesta versão, com nível de equipamento Lounge, o teto panorâmico com cortina é de série.

A motorização passa pelo já conhecido motor 1.2 de oito válvulas, com 69 cavalos, agora adaptado à norma Euro VI e que a marca refere permitir melhores consumos (4,9 litros aos 100 km, nós conseguimos média de 6,1) e melhores prestações com a velocidade máxima a atingir 160 km/h, o que evidencia o seu caráter eminentemente citadino. A aceleração dos 0 aos 100 km/h queda-se nos 12,9 segundos. Mas se é daqueles que quer mais do que um citadino então o melhor é ir ver os primos da Abarth.

O Fiat 500 é um caso de paixão ou então não há razão que lhe assista, mas por 15.650 euros (incluindo os descontos de lançamento), é uma proposta que lhe servirá para o dia-a-dia na cidade. E quer saber que mais? Não há mal nenhum em ser o Ken...

Este padrão é original e exclusivo

RIVAL

OPEL ADAM
Comportamento e espaço dão vantagem ao Adam, mas o 500 tem mais tradição

FOTOS: MANUEL PORTUGAL

Novo volante e muita combinação no interior

VEREDICTO

Falta-lhe espaço, motor e funcionalidade. Mas tem personalidade, estilo e charme quanto baste

6/10

FICHA 1.242 cc, 4 cil., 69 cv, 102 Nm 4,9 l/100 km, 115 g/km CO_2 0-100 km/h em 12,9 s, 160 km/h 856 kg   15.650

SUZUKI VITARA

RENASCIDO

O Vitara está de volta, mas com diferentes argumentos

ANDRÉ MENDES

A Suzuki esteve um pouco desligada durante uns tempos, mas está a regressar tranquilamente ao mercado. E, de todos os Suzuki que já conhecemos no passado, não há como esquecer um nome tão sonante como o do Vitara. O modelo de visual mais radical da marca, no entanto, está de volta, mas com uma filosofia bastante diferente daquela que nos lembramos.

Na nova geração deste modelo já há versões sem caixa de redutoras e sem tração integral e já não há a opção da carroçaria com capota de lona e com o pneu pendurado lá atrás com aquele visual mais rebelde de quem vai atravessar uma floresta. Nada disso. O novo Vitara tem um visual bem mais moderno e arrumado, perfeitamente de acordo com as exigências do mercado atual. A palete de cores consegue satisfazer os gostos mais exigentes e tem disponível uma motorização diesel de cilindrada mais comedida e potência suficiente para trajetos mais aventureiros.

A versão ensaiada conta apenas com tração dianteira, mas também existem versões de tração integral. Ainda assim, os estradões de terra são um ambiente natural para o Vitara, que também conta com uma suspensão eficiente e que controla muito bem os movimentos da carroçaria em pisos mais degradados. Em estrada de asfalto, este desempenho também nos permite explorar o motor 1.6 DDiS de 120 cavalos e reparar que o computador de bordo continua a mostrar médias de consumo muito simpáticas.

O ambiente a bordo é influenciado pelas aplicações na cor da carroçaria e fica com um misto de moderno e antiquado que não desagrada. O que é necessário melhorar rapidamente é a qualidade dos materiais utilizados e a sua montagem, para que este Vitara conquiste facilmente um lugar junto dos meninos bonitos do coro dos SUV de tamanho mais compacto.

O preço proposto pelo importador para esta versão GLX, a mais completa da gama dos Vitara com tração apenas a duas rodas, é de 23.088 euros, sendo que este valor inclui cerca de 2.700 euros da campanha de lançamento deste modelo e também tem prevista a sua compra através de financiamento. Por outro lado, ainda é necessário adicionar as tradicionais despesas administrativas e outras taxas, bem como os extras da unidade ensaiada como a pintura metalizada, por exemplo.

Ainda assim, é uma boa forma de renascer e retomar um nome tão conhecido como é o do Vitara, mas com um formato e ideias mais atuais que, apesar de tudo, podem encaixar perfeitamente nas tendências atuais deste (tão concorrido) segmento dos pequenos SUV.

Os botões que não cabiam em mais lado nenhum estão aqui

Interior colorido e prático, mas com materiais a melhorar

VEREDICTO

Para (re)começar, o Vitara não está nada mal, mas é preciso recuperar o tempo perdido

6/10

RIVAL

RENAULT CAPTUR
O SUV da moda é o principal alvo a abater pelo Vitara

FOTOS: MANUEL PORTUGAL

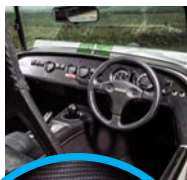
FICHA 1.598 cc, 4 cil. turbo, 120 cv, 320 Nm | 4,0 l/100 km, 106 g/km CO_2 | 0-100 km/h em 11,5 s, 180 km/h | 1.230 kg | € 23.088

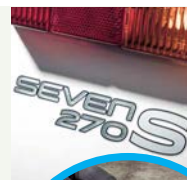
TESTE GÉMEO

Caterham 270R vs. Caterham 270S

Nesta rivalidade de irmãos, o Caterham R defronta o S

OLLIE MARRIAGE

O QUE HÁ DE NOVO?

A Caterham simplificou a gama e preencheu os espaços vazios entre o 160 e o louco 620 com as versões 270, 360 e 420. Cada nome está relacionado com a relação peso-potência, e como todos pesam cerca de 500 kg, basta dividir esses números por dois para saber a potência.

Estão disponíveis com o nível de equipamento S, ideal para a estrada, e R, mais indicado para pista. O S tem um diferencial aberto e uma abordagem mais confortável à condução, enquanto o R tem travões melhores, suspensão revista e cintos de competição. O S usa o chassis SV, mais largo.

FALEMOS DE MOTORES

Ambos usam o motor Ford de 1,6 litros, mas soa melhor e é mais agressivo no R. Se não estiver habituado a carros leves, qualquer um é rápido q.b., mas o chassis do R é suficientemente bom para querer mais potência disponível.

O motor é igual, mas o respetivo motor é diferente e é por isso que o S não dá a sensação de ser tão disponível quanto o R. Têm ambos a caixa opcional de seis velocidades – é excelente no R, mas não é essencial no S – e é um prazer usá-la.

COMO É A CONDUÇÃO DOS DOIS?

O R tem as reações de um mangusto. Sim, é um carro rijo e os bancos moldados e os cintos são implacáveis, mas dedique-se de corpo e alma à condução e esqueça tudo isso. Move-se com extrema agilidade, como se não tivesse peso. Não é confortável, mas o amortecimento é impecável.

Se dá importância ao conforto, vá para o S. Só que é provável que não dê, já que não tem portas funcionais nem tejadilho. E o S não é tão ágil e divertido. Saltita bastante e não é tão composto em velocidades elevadas. Aliás, nem sequer tem a extravagância do 160 que montámos na *TG*.

O QUE MAIS PRECISO DE SABER?

O preço do 270 começa nos 26.920 euros, mas depois de adicionar um dos pacotes S ou R e alguns extras (como o conjunto para-brisas, tejadilho e portas), esse número costuma subir vertiginosamente. Mas é delicioso conduzi-lo.

Pode escolher o chassis SV em quase todos os Caterham (exceto no 620 e no 160), o que é bom para quem é mais largo ou alto – ou caso tenha pés grandes. Ah! Evite as jantes Orcus de 15", que dão aspeto de carro montado na garagem.

VEREDICTO

FAVOR Caixa excelente, motor pujante, dinâmica apurada, tamanho compacto, direção precisa.
CONTRA É perfeitamente possível pisar os três pedais ao mesmo tempo com um só pé.
VEREDICTO O R é o irmão mais interessante dos dois.

9/10

1.596 cc, 4 cil., 135 cv, 165 Nm | dados n.d.
0-100 km/h em 5,0 s, 196 km/h | 540 kg | 32.300 (£ 23.990)

FAVOR "Habitáculo" maior, algum conforto, muito competente numa estrada boa.
CONTRA Não é tão ágil quanto a versão R. O 160 base é mais divertido que este 270S.
VEREDICTO Algo confuso. Cuidado com os extras!

7/10

1.115 mm
3.380 mm

1.596 cc, 4 cil., 135 cv, 165 Nm | dados n.d.
0-100 km/h em 5,0 s, 195 km/h | 540 kg | 30.955 (£ 22.990)

MERCEDES-BENZ GLE

ML refinado

O GLE resulta da renovação do ML

PAULO PASSARINHO

De toda a nova linha de SUV da marca, o GLE é aquele cuja nomenclatura esconde direta continuidade com o passado. A base do Mercedes-Benz GLE parte daquele que conhecemos até aqui como ML, para uma atualização estética e evolução mecânica. Um design mais familiar, mesmas características de todo-o-terreno, mas imagem que se aproxima mais dos modernos SUV (como o seu irmão coupé), do que os tradicionais "jipes". Ciente das novas exigências dos clientes, é por isso possível observar um GLE 350d 4 Matic equipado com pacote AMG que, entre vários mimos (onde nem falta o símbolo projetado no chão quando abre as portas), inclui as bonitas jantes de 21 polegadas, estribos metálicos e conjunto spoiler dianteiro e traseiro em negro.

As capacidades fora de terreno deste modelo mantêm-se intactas com a presença do programa Off-Road, mas com estas jantes é melhor não se meter em aventuras ou ficam logo irreconhecíveis. Fique antes a saber que o motor V6 3.0 debita 258 cavalos e tem um impressionante binário de 620 Nm disponível logo às 1.600 rpm. Mesmo com mais de duas toneladas na balança, este motor não se faz rogado e permite ao bloco alcançar a marca de 7,1 segundos dos 0 aos 100 km/h. Em termos de consumos nada de especial... Com este peso prepare-se para circular sempre acima dos 9 l/100 km.

VEREDICTO

O novo GLE é uma boa evolução do "velhinho" ML. Agora é mais refinado e mais a gosto

7/10

Recheado de equipamento de topo, o GLE inclui ainda o Dynamic Select que lhe permite optar por uma diferente gestão da eletrónica, reação do motor, resposta da direção, relações de caixa e taragem de suspensão (modos Comfort, Sport, Neve, Individual e OffRoad). Esta unidade inclui ainda a suspensão Airmatic e ADS (amortecimento variável) que lhe confere maior conforto e menor propensão a adornar em curva.

Mais luxo, mais conforto e muito melhor refinamento fazem de um preço base de 86.450 euros do GLE 350d uma boa proposta. Mas a isso somam-se, neste ensaio, vários extras que lhe sobem a fatura facilmente em mais de 20 mil euros.

Aspeto mais *premium* para o sucessor do ML

FOTOS: MANUEL PORTUGAL

FICHA

- 2.987 cc, 6 cil., tr. integral, 258 cv, 620 Nm
- 6,6 l/100 km, 169g/km CO_2
- 0-100 km/h em 7,1 s, 225 km/h
- 2.175 kg
- 86.450 (v. base)

Mini Cooper D Countryman

PAULO PASSARINHO

Com os holofotes da marca já apontados ao novo Clubman, eis que surge a série especial Park Lane Chili Edition para o Mini Cooper D Countryman. O visual não engana. O pacote de equipamento (no valor de € 3.600) surge aqui associado ainda à cor "Earl Grey" e acrescenta tejadilho e capas dos retrovisores em Oak Red e look exterior do All4.

O nome recebe inspiração de um bairro londrino conhecido pelas suas varandas viradas para Hyde Park e todo o projeto é inspirado nessa distinção. Jantes de 18 polegadas (Turbo Fan Dark – em negro), spoiler traseiro específico, faróis bi-xénon e luzes de nevoeiro em LED, bancos dianteiros desportivos e botão Sport, entre outros, são alguns dos elementos incluídos, tal como o Mini Connected (que permite ligação a dispositivos Smartphone), de sistema de navegação e Mini Service.

A motorizar esta série especial está o conhecido 1.6 diesel turbo, que debita 112 cavalos e que se mostra suficiente para as aventuras do dia a dia, embora para este visual mais agressivo preferíssemos o Cooper SD...

Por 34.890 euros tem aqui uma oportunidade de aproveitar um dos último fôlegos do modelo pois para o ano já deverá aparecer o seu sucessor.

***VEREDICTO**: Se gosta de aproveitar boas oportunidades de fim de coleção, tem aqui uma!*

FICHA

- 1.598 cc, 112 cv, 270 Nm
- 4,2 l/100 km, 111 g/km CO_2
- 0-100 km/h em 10,9 s, 186 km/h
- 1.385 kg
- 28.100 (v. base)

6/10

FORD MONDEO HEV

Pegada ecológica

A versão híbrida do Mondeo joga pelo seguro

ANDRÉ MENDES

Com a chegada da nova geração do Ford Mondeo, a marca aposta também numa gama mais desenvolvida de opções híbridas. Sob o formato do Mondeo, a marca herda o que já tinha descoberto com a versão equivalente do seu gémeo americano, o Fusion, e coloca no mercado nacional este Mondeo HEV que aqui lhe apresentamos.

O formato de familiar inclui um habitáculo bastante espaçoso para todos os ocupantes e com um nível de conforto bastante elevado, especialmente quando equipado com os pneus de perfil 60 instalados em jantes de 16 polegadas que parecem totalmente desproporcionais face ao tamanho do Mondeo, mas que ignoram pura e simplesmente qualquer rua de empedrado e diversas outras irregularidades do piso. A posição de condução é correta, com regulações amplas no assento e na coluna da direção e a chave é das que pode ficar no bolso, pelo que nos resta apenas premir o botão existente do lado direito da coluna da direção e arrancar.

A caixa de velocidades funciona como uma automática tradicional enquanto circularmos em cidade, mas assim que entramos em estrada temos de aprender a dosear um pouco melhor o acelerador para deixar que a única relação existente (variação contínua) se entenda com o motor e nos deixe ficar apenas a ver os quilómetros a passar. Na posição L, o regime do motor fica bem mais elevado, uma vez que tem o objetivo de carregar as baterias do sistema da forma mais rápida possível.

Quem está ao volante conta com diversos comandos e uma quantidade elevada de menus que, no entanto, têm um manuseamento simples e dão acesso a uma quantidade elevada de configurações e sistemas. Mesmo no centro do painel de instrumentos, é o velocímetro que ganha o maior destaque, mas depois, há ainda um LCD de cada lado, que dá acesso às tais funções que podemos controlar através dos comandos existentes no volante. Numa delas, a Ford agradece-nos pela condução de um veículo híbrido e recompensa a nossa ecologia com um conjunto de folhas que vão aparecendo a decorar a instrumentação.

No enorme monitor tátil instalado na consola central poderá selecionar o modo mais ecológico do sistema, onde é possível saber, em tempo real, para onde está a ser canalizada toda a energia do sistema híbrido do Mondeo. A que está a ser gasta e a que está a conseguir regenerar. Por exemplo, se circular em modo elétrico, a zona do motor de combustão estará apagada, mas se o motor de combustão se ativar, o mostrador vai também indicar por que razão é que isso aconteceu. Devido a "aceleração", por exemplo. Neste visor, são também indicados todos os consumidores de energia em funcionamento, tais como o ar condicionado ou o sistema de som.

PORMENOR EM DETALHE

Este é o gráfico de utilização de potência do sistema híbrido

A condução ecológica é recompensada com um conjunto de folhas

O sistema SYNC é oferecido de série no Mondeo híbrido

VEREDICTO

Uma alternativa aos familiares diesel do costume

6/10

FICHA 1.999 cc, 4 cil., 187 cv, 173 Nm 4,2 l/100 km, 99 g/km CO_2 0-100 km/h em 9,2 s, 187 km/h 1.579 kg   37.030

VIDA A BORDO

1 Os dois LCD da instrumentação podem ser personalizados como nos der mais jeito...

2 ... através dos diversos comandos que podemos encontrar no volante desta versão do Mondeo

3 O monitor central com comando tátil inclui a monitorização em tempo real do sistema híbrido

4 A caixa de variação contínua parece antiquada, mas integra-se bem com o sistema híbrido

5 O sistema de estacionamento automático ainda continua a parecer algo vindo do futuro

Mesmo sem o espaço roubado pela bateria, a bagageira continua a ser enorme

Num ritmo de condução normal e sem grandes abusos, com algum tempo de trânsito e uns quilómetros de autoestrada, o Mondeo não tem grandes dificuldades em manter a média de consumo abaixo dos cinco litros. E nem sequer é preciso andar a passo de caracol ou a empatar o trânsito. E sempre que chegar ao seu destino, mesmo que tenha ido apenas comprar pão, o Mondeo mostra-lhe um resumo do trajeto, com a informação da distância percorrida, os quilómetros efetuados em modo elétrico, a energia que regenerou e a média de combustível, bem como a sua eficiência de travagem, para que se possa ir adaptando da melhor forma à utilização de um sistema híbrido. Se o seu trajeto incluir essencialmente deslocações em autoestrada, a capacidade de regenerar energia sai prejudicada e o Mondeo acaba por consumir mais combustível do que eletricidade, no entanto, no percurso que efetuámos de cerca de cem quilómetros, com uma grande percentagem de autoestrada e no mesmo ritmo que poderíamos adotar com qualquer outro familiar, a média de consumo final acabou por ficar nuns muito respeitáveis 5,8 litros.

No entanto, aquilo que o poderá deixar ainda mais a pensar, é que o preço desta versão do Mondeo não chega sequer aos 38 mil euros, que é o valor tradicional de um familiar deste segmento. E se adicionarmos todos os extras presentes na unidade ensaiada, o valor final não fica muito acima dos 40 mil euros. Ficam apenas a faltar umas jantes de liga leve de desenho (e tamanho) mais de acordo com a estética do Mondeo, ainda que isso se possa notar um pouco no conforto e também nas médias de consumo.

RIVAL

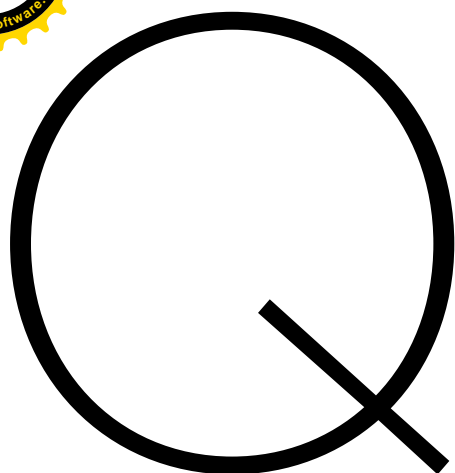
PEUGEOT 508 HYBRID4
Um sistema híbrido com motor diesel – mais potente e também mais caro

Para já, e enquanto durar a fase de lançamento do novo Ford Mondeo, os faróis LED adaptativos e o sistema de navegação, que já inclui os comandos por voz e o sistema de som melhorado com nove colunas, são oferecidos ao cliente sem qualquer alteração no preço final do carro. E depois, tem disponíveis extras como o sistema de estacionamento automático, que custa apenas 203 euros ou Pack Driver, que custa 1.169 euros, mas já inclui elementos como o sistema de travagem de emergência em cidade, ou os inovadores airbags traseiros incorporados nos cintos de segurança.

FOTOS: MANUEL PORTUGAL

NOVAS RODAS DE BOND

Um novo filme Bond só pode querer dizer uma coisa: um novo carro Bond. Que lugar ocupa o DB10 no panteão dos grandes? Vejamos o que pensa Chris

TEXTO: **CHRIS EVANS** /
FOTOS: **DREW GIBSON & NEALE HAYNES**

ue silhueta ridiculamente espantosa tem este DB10! Curva e mais curva de perfeição esculpida. Linhas divinais, uma traseira fantástica e buracos de bala em vez de ranhuras no capot. Uau! Olhe bem para as jantes: raios em espiral com ângulos afiados que dão a sensação de movimento mesmo com o carro parado. Aliás, o carro transmite essa sensação no seu todo. E os carros mais belos são desenhados para terem bom aspeto quando estão em andamento, e não só quando estão estacionados à espera que solte a trela.

Se já tive o prazer de conduzi-lo? Sim, tive. Mas, mais importante, tive o incrível prazer de ir no banco do pendura em plena "cobra" de Longcross com Mark Higgins – antigo piloto de WRC – ao volante. Ele que é o detentor do título "maior recuperação na história do automóvel" (faça uma busca na Internet por Higgins Subaru IOM Save – veja e reveja o vídeo que encontra) e o coordenador de acrobacias no filme de Bond. Se foi bom? O que é que acha?

Visto do banco do pendura, o coração a bater com cada vez mais força a cada colisão do ponteiro com a red line, Mark Higgins terá esquecido que já não está nas filmagens em Roma. Este DB10 é o carro artilhado que podemos ver na grande perseguição de SPECTRE. Mark põe o carro de lado em curvas à direita e esquerda que não deixam margem para qualquer erro e velocidades que prefiro nem saber durante uns 15 minutos. Nesse período, trocamos de pneus não uma mas sim duas vezes.

Foi, sem qualquer dúvida, o momento mais assustador/excitante/emocionante/enjoativo que tive num carro. Parecia que Mark vestia o carro. Tão à frente daquilo que já vivi dentro de um automóvel. E eu passei uma tarde na pista de testes da McLaren com Mika Häkkinen num C63 AMG e já fiz tantos quilómetros com Jason "Louco" Plato que dava para ir a voltar de Marte várias vezes, nas mais variadas máquinas – de Maserati MC12 a diversos Ferrari.

Claro que o DB10 de Bond não estará disponível nesta configuração. Mas depois de sabermos que o DB11 tomará o lugar do DB9, torna-se óbvio que o buraco deixado entre esses dois modelos será preenchido algures no futuro, certo? Tem de ser, não é? O Aston Martin V12 Vantage continua a ser o meu carro moderno de caixa manual preferido. Se o DB10 de estrada possuir estas linhas agressivas e transmitir (caso surja mesmo no futuro) metade que seja da excitação deste carro, tornar-se-á um clássico instantâneo.

Imagine, por um minuto que seja, como será a vida de Daniel Craig, que olha para o espelho todas as manhãs e pensa "Chiça! Sou o James Bond?" (além disso, quando

"LINHAS DIVINAIS, UMA TRASEIRA FANTÁSTICA E BURACOS DE BALA EM VEZ DE RANHURAS"

acordou, terá pensado "Ena pá! Sou casado com a Rachel Weisz.") Mas não só Craig é Bond e está casado com a bela, talentosa e incrivelmente simpática (já a conheci e é uma senhora encantadora) Rachel, como é o James Bond com mais sucesso de sempre. Não é nada mau ser Daniel Craig, pois não?

Também posso argumentar, claro, que é ainda melhor ser a Aston Martin. Sim, é uma estrada com dois sentidos, mas não há melhor publicidade para um produto do que o negócio que a Aston encetou com a EON, certo? Imbatível.

Adoro a história de como a ligação foi feita. Segundo consta, o realizador Sam Mendes e a produtora da EON (significa Everything or Nothing – fixe) Barbara Broccoli visitaram o quartel-general do design da Aston Martin e, após ouvirem as diversas propostas de Marek Reichman, diretor de design da Aston, Sam viu algo agressivo escondido nas sombras, a um canto, apontou para lá e disse: "Quero aquele."

Reichman desconfiava que Sam ia dizer aquilo, mas estava preocupado com o prazo de entrega de uma unidade perfeitamente funcional. Portanto, quando Sam disse que precisava de dez carros funcionais num prazo de seis meses, Marek quase caiu para o lado.

Isso, como se costuma dizer, são águas passadas. O pedido de Sam foi cumprido e o mundo ficou a conhecer um dos carros mais lindos de todos os tempos. Só falta a Aston Martin criar uma versão de produção. Quando o fizer, este será o carro britânico mais bonito desde que o E-type aterrou no planeta Terra em 1961.

Há muito que contar no que diz respeito a águas passadas sob a ponte Bond. Temos de começar com outro Aston Martin, não é verdade? O DB5 prateado de *Contra Goldfinger*, carro lindo – aqui não há discussão – mas pouco interessante quando está ao volante. Eu tive esse mesmo carro durante uns tempos. É o carro que pode ver no selo comemorativo da Royal Mail relativo ao centenário da Aston Martin. Quem tem experiência com carros da marca sabe que o DB5 é pouco dinâmico em comparação a alguns rivais de então, e até em relação ao antecessor, o DB4. Aliás, no que diz respeito a prazer de condução, qualquer pessoa ficaria melhor servida tanto com o DB4 como com o DB6.

O carro de Bond. De *SPECTRE*. Um especial que organizámos... só para si

Quer um? Vai ser complicado. A menos que trabalhe, claro, para a... Universal Exports

Buracos de bala lindamente espaçados no capot. Não foram feitos por uma pistola... Dourada ou normal

Mas isso não interessa. Bond conduz o DB5 em *Goldfinger*, *Operação Relâmpago*, *GoldenEye*, *O Amanhã Nunca Morre* e *Casino Royale*. Daniel Craig conduz o 5 em *Skyfall*, até à Escócia, embora estivesse no Surrey.

Seja então o DB. Mais precisamente o DB5. Sempre foi e sempre será.

Nos filmes, claro. É que nos livros não é bem assim. James Bond é um homem Bentley, graças ao Bentley 4,5 litros de *Casino Royale*, *Vive e Deixa Morrer* e *Aventura no Espaço*, e um Aston DB em *Contra Goldfinger*.

O Bentley não me diz grande coisa, mas quanto ao Aston DB3... isso sim, é um carro! Estupendo e com uma mecânica apurada mesmo hoje em dia. Devo aqui apresentar o DB2 – apesar de não ser um carro Bond, conduzi um na semana passada. E não foi um DB2 qualquer, mas sim o primeiro Aston a receber o famoso motor Vantage. Construído em 1950, continua a ser excelente conduzi-lo. Soa a sexo sobre rodas. Um tipo holandês comprou-o num leilão por um preço simbólico – apanhou o resto dos fãs a dormir. Bem jogado!

Antes de continuar, tenho uma pergunta para si: terá mesmo Sir Anthony Bamford comprado o par de DB5 usado em *Contra Goldfinger*? Comprou. E comprou os dois por 1.500 libras, apesar de não o saber – pensava que esse era o preço por uma unidade, já que nem sabia que a outra ainda existia. Só descobriu quando lhe entregaram dois carros.

Também será verdade que trocou depois um deles por um Ferrari 250 GTO, que ainda possui e vale atualmente cerca de 50 milhões de dólares? Sim, também é verdade. A melhor troca de automóveis de sempre!

Avancemos... Será verdade que após *Agente Secreto*, de 1962, Albert Broccoli queria que Bond conduzisse um E-type, mas, por ser um carro tão popular na altura, a Jaguar não tinha nenhum disponível para emprestar? Só é verdade se perguntar à Jaguar. Sempre pensei que fosse verdade, mas desde que falei com especialistas na história da Aston Martin percebi que esse é um mito, e que Bond iria sempre usar um Aston como montada original...

Há muitas "histórias" em redor dos carros de Bond. Outra das minhas favoritas tem a ver com o segundo carro mais fixe conduzido por Bond. O Lotus Esprit anfíbio no filme Agente Irresistível. (Passei semanas da minha vida, que não vou recuperar, à procura de um desses. A segunda vez que o conduzi depois de comprar, o eixo dianteiro partiu-se ao meio.) A lenda Lotus conta que o diretor de vendas da altura tinha sempre um Esprit estacionado junto aos portões dos estúdio Pinewood na esperança que Broccoli o visse, adorasse e quisesse usar num filme. Foi isso mesmo que aconteceu. Genial, caso seja verdade.

Outro dos carros mais icónicos da saga é, para mim, o Rolls-Royce Phantom III amarelo do vilão Auric Goldfinger, que está atualmente guardado num armazém da EON, em Norfolk, juntamente com o AMC Hornet X que protagonizou uma das melhores acrobacias de todos os tempos – o salto em espiral sobre o rio em *O Homem da Pistola Dourada*. Uma cena que não poderia mesmo correr mal. Miraculosamente, saiu bem à primeira e continua a ser uma cena entusiasmante.

Nenhum artigo decente sobre Bond estaria completo sem fazer alusão a pelo menos um segredo. Sentado ao lado de Mark no DB10 do filme, houve um item em particular que me chamou a atenção.

"Não acredito! Aquilo é o que eu penso que é, Mark?" perguntei com um guincho. "É, mas os produtores pediram especificamente que não o mencione em qualquer artigo que possa publicar antes da estreia do filme. Pode ser?"

Os meus lábios estão selados. Mas é uma bela surpresa. TG

“ESTE É O DB10 ARTILHADO QUE PODEMOS VER EM *SPECTRE*”

QUANDO

E

ROMA

Quer juntar-se a nós nas filmagens de uma das cenas mais exigentes de *SPECTRE*...?

TEXTO: **CHARLIE TURNER**

SÃO NOVE DA NOITE DO DIA 5 DE MARÇO E MUITOS ROMANOS

estão a preparar-se para comer *i secondi*. Nós estamos dentro de uma carrinha com um autocolante "B24" na janela. Quando viramos para a Lungotevere Arnaldo da Brescia, com o Tibre a fluir furiosamente à nossa esquerda, encontramos uma série de seguranças, coletes refletores e luzes de cinema. Em cem metros, passámos da Roma sonolenta que estás prestes a deitar-se para uma comunidade noturna que tem trabalhado toda a noite nas últimas duas semanas para conseguir a perseguição mais excitante e ambiciosa na história do cinema.

Hoje, a pressão é alta: as filmagens foram canceladas ontem à noite por causa da chuva, e esta noite representa a última janela de oportunidade para que esta equipa de 400 homens consiga filmar esta sequência – depois, as licenças e o orçamento obrigam a que a equipa mude de local. A chuva esteve 24 horas a cair sobre Roma e dilatou o Tibre, que espera sombrio e espetral (trocadilho fácil) muito perto do Scalo de Pinedo e da escadaria de dez metros por onde passa a cena de perseguição. Não, não leu mal: esta noite, o Aston DB10 e o Jaguar C-X75 vão descer uma escadaria sem um só píxel ou qualquer ajuda digital. Boa parte do charme dos filmes Bond modernos tem a ver com o regresso à autenticidade, e, ao estar aqui presente na escadaria, essa autenticidade é assustadora.

Após passar algum tempo no veículo de apoio em plena Via degli Scialoja a filmar a perseguição entre o DB10 e o C-X75, está na hora de passar ao evento principal. Centenas de elementos da equipa deslocam-se para o bunker subterrâneo na cave de uma unidade industrial – é a cantina móvel.

Aproveito a oportunidade para falar com Mark Higgins: herói *TopGear* e tipo muito simpático, é um dos duplos de condução do filme e alguém cujo controlo automóvel está para lá daquilo que um mero mortal é capaz. Pergunto-lhe de que forma este tipo de condução difere daquilo que faz com carros de rali nas diversas competições um pouco por todo o mundo.

"É muito diferente porque não está só concentrado na estrada, mas também nas câmaras e estar atento a tudo o que se passa em redor. O que eu posso considerar um momento fantástico não é exatamente o que a câmara vê", conta Higgins.

"O outro elemento importante é a visão porque há câmaras em todo o lado. Fiz um ensaio [a equipa passou três semanas a ensaiar todas as manobras num aeródromo abandonado perto de Roma antes de começar a filmar] e consigo visualizar o ponto onde tenho de virar, mas é muito diferente quando está cercado por câmaras."

Entretanto, a equipa continua a transportar material, câmaras são reposicionadas, uma enorme estrutura de $12\ m^2$ com luzes é colocada em suspensão sobre a cena graças a uma grua, e um exército de seguranças toma posição perto de cada entrada de prédio, entroncamento e ruela para terem a certeza que nada interfere por engano nas filmagens. Os mergulhadores vestem os fatos e mergulham no Tibre. Eu e Mark subimos a escadaria. Lá em cima, tenho dificuldades em compreender o género de coragem que é preciso para agarrar num supercarro e conduzi-lo, a fundo, por uma escadaria abaixo com um rio lá ao fundo… E fazê-lo repetidamente até o realizador ficar satisfeito.

"Cada vez que conduzimos é diferente. Temos equipamento diferente nos carros, em que o peso pode estar mais concentrado na dianteira. E temos carros com casulos em cima, como já deve ter visto", afirma Higgins com uma careta. "É muito diferente conduzir esses carros."

Descemos os primeiros 28 degraus que, embora estreitos, foram suavizados graças à reformulação de algumas das arestas. O caminho nivela durante alguns metros, mas depois começa o resto da escadaria, com um segundo conjunto de degraus, este com 16. Depois de terem passado tudo isto, os carros aceleram e saltam mais três lanços de escadas, com oito degraus cada e um desnível de 1,5 m a cada lanço. Estranhamente, é a possível falta de velocidade que mais preocupa Higgins.

"Não pode ensaiar esta cena na escadaria sem danificar o material. Vamos fazer uma passagem para descobrir o que acontece realmente, e depois fazemos repetidamente passagens mais rápidas para tornar a cena excitante", revela Higgins.

Quantas passagens conseguem fazer numa noite? "Vamos ver como se portam os carros. E as nossas costas, já que os três últimos saltos são especialmente altos. Se fôssemos ainda mais rápido, a velocidade dissiparia a força da queda, mas nestes degraus vai ser muito violento", conta Higgins.

Ao voltar ao cimo dos degraus, encontramos Gary Powell, coordenador de duplos Bond. No mundo das filmagens, Gary já fez de tudo, e para *SPECTRE* esteve algumas vezes no banco do condutor durante as sessões de treino no tal aeródromo. Já que costumava apenas conduzir os carros, pergunto-lhe se agora sente mais pressão por estar afastado desse papel.

"Há sempre muita pressão. Há pressão por querer que as cenas sejam boas. Pressão para que a segurança esteja garantida. Há umas noites, passámos no Vaticano a 170 km/h, em plena Praça de São Pedro, e houve pressão para não batermos em nada", afirma Powell sem qualquer tipo de ironia.

O Papa foi à varanda ver? "Não, mas tenho a certeza que estava lá dentro a ver. Talvez o tenhamos convertido aos supercarros. Nunca se sabe", brinca Powell.

Brincadeiras à parte, o dano faz parte do processo natural de filmagem. "Este noite, quando descermos a escadaria de carro, estamos a contar com danos e avarias", admite Powell. "Estamos à espera que o carro não aguente. Aliás, esperamos que dois ou três carros fiquem pelo caminho porque não é uma utilização normal para um veículo destes."

O vento começa a soprar com força, e a estrutura de iluminação transforma-se numa vela muito cara. Com a equipa a tentar impedir que o equipamento voe, decido que só estou ali a estorvar e vou até ao bunker subterrâneo onde guardam os brinquedos. É a Divisão Q romana, mas com menos *nerds*.

ONDE: Roma, Itália
QUANDO: 5 março 2015
O QUE SE PASSA?: O duplo Mark Higgins conduz o DB10 pelo acidentado e íngreme Scalo de Pinedo

"Quando disser 'Acão', acelera a fundo e não ligues à barulheira"

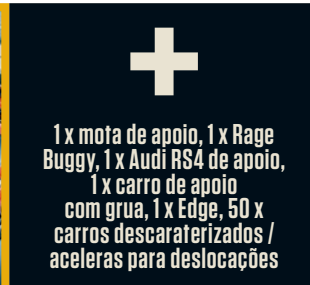
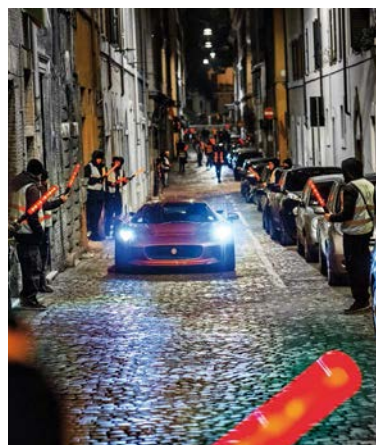
BOND EM NÚMEROS. NÚMEROS GRANDES…

300 membros da equipa, ingleses e italianos

100 média de bloqueadores de ruas a cada noite

40 membros da segurança

18 noites de filmagens em três semanas

“QUANDO DESCERMOS A ESCADARIA, ESPERAMOS DANOS. NÃO É ALGO QUE O CARRO FAÇA NATURALMENTE”

22:00
fecho das ruas
05:00
fim do fecho das ruas

Roma parou para ver Bond conduzir pela cidade

C-X75 e DB10 alinham-se para uma corrida rápida na capital italiana

Entramos numa cave não identificada que alberga oito [illegible] e sete C-X75. É aqui que Neil Layton (diretor técnico da saga Bond) e a sua equipa da Action Vehicles prepara, faz a manutenção e reconstrói as estrelas da filmagem todas as noites. Rapidamente percebo, enquanto falo com Neil, que tem imensa experiência no automobilismo, que manter os carros Bond em funcionamento é muito similar a ter uma equipa de WRC, Baja e GT3 em simultâneo.

"Não se trata apenas da manutenção. É todo o trabalho de preparação e todos os ajustes necessários entre cenas", desabafa Layton. "De momento, temos menos de 20 tipos na equipa e fazemos dois turnos para cobrir as 24 horas, mas temos mais pessoal na oficina."

"Eles estão sempre a produzir. Temos uma cena em que o Jaguar se aproxima do Aston por trás, e depois levamos com uma bomba. Está na traseira daquele carro, está pronta para ser ativada até temos lança-chamas e metralhadoras."

A escala do evento é louca, e a logística envolvida no fornecimento de peças deixaria muitos diretores de equipa com a cabeça em água. Layton lista-as: "Temos 20 conjuntos de jantes "herói" e 40 conjuntos de jantes "duplo" para o DB10; para o Jaguar, temos 30 conjuntos de jantes, e depois pneus para cada conjunto. Para o Jaguar, temos dezenas de painéis de carroçaria... e a lista continua."

Não há qualquer glamour – é um trabalho duro, mas Neil e a equipa têm um orgulho impressionante no que fazem e nem as semanas a viver e a trabalhar num bunker o diminuem.

"Já tive trabalhos fixes nesta área ao longo dos anos, mas acho que nada suplanta os carros Bond", diz Neil com um sorriso.

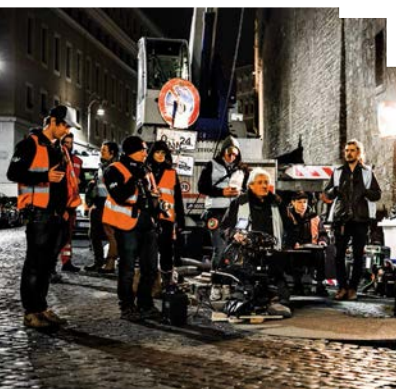
De volta à filmagem, os carros estão prontos no cimo da Via degli Scialoja, apontados ao Scalo de Pinedo e aos 68 tortuosos degraus. Estou ao fundo da descida, perto do realizador da segunda unidade, Alexander Witt (*Skyfall* e *Gladiador*), quando ouço "Action!". O inconfundível rugido gutural do DB10 em aceleração é seguido pelo ronco NASCAR do C-X75.

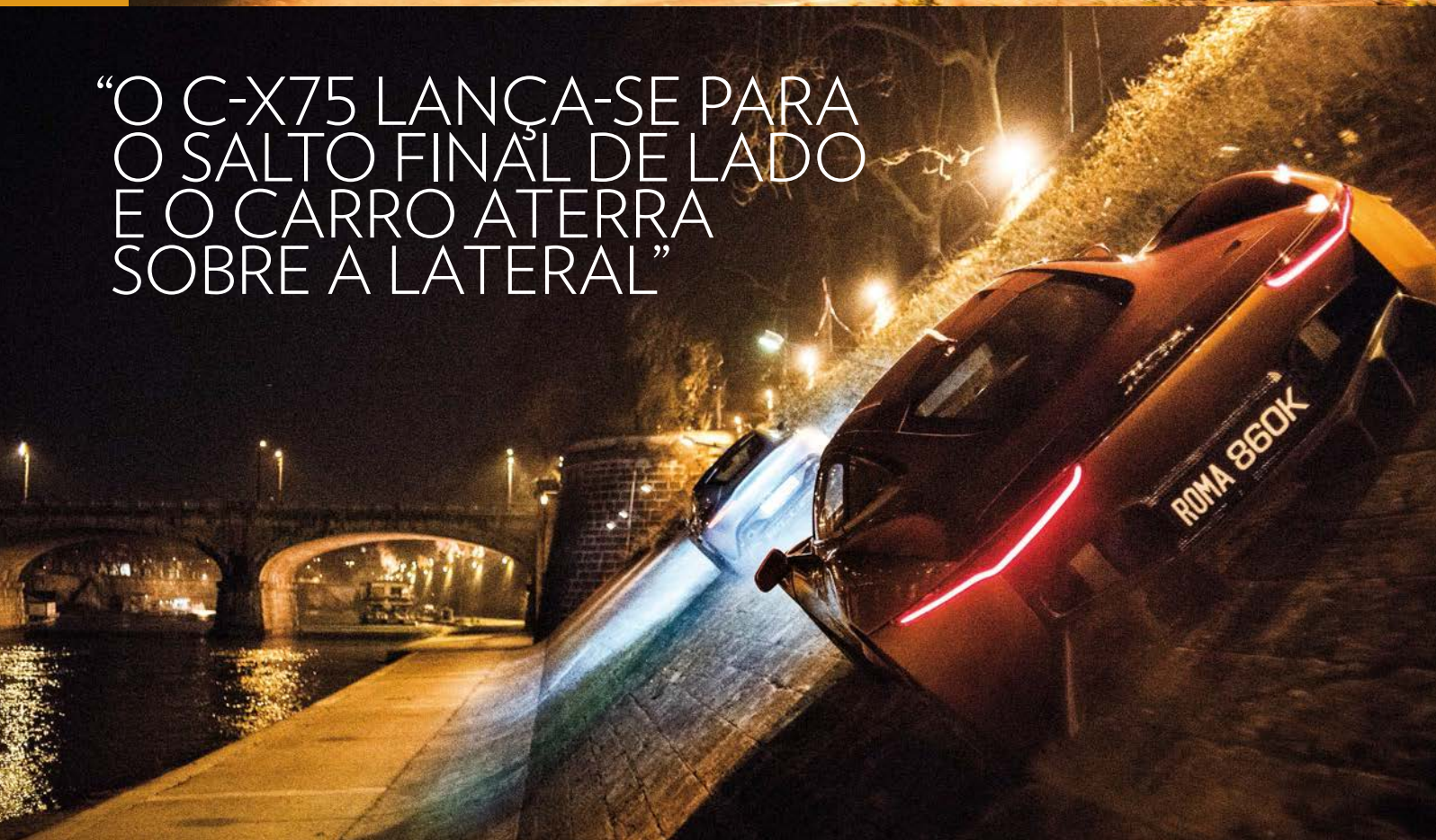
Segundos depois, o cimo do Scalo de Pinedo é iluminado por luzes brancas quando Higgins surge no DB e desce o primeiro lanço de 28 degraus, seguindo de perto por Martin Ivanov no C-X75. O DB atinge o patamar entre os dois primeiros lanços, bate no chão e é catapultado em direção ao segundo lanço a um ângulo assustador. O ruído é brutal quando os carros aterram.

Higgins voa pelo ar a 45°, e quando a roda dianteira toca nos degraus, ele roda um pouco o volante para a esquerda, de forma instintiva, e impede que o carro lhe fuja. Assim que o DB atinge o fim da escadaria, Mark acelera a fundo para atingir os três últimos, e violentos, saltos com mais velocidade.

O C-X75 desce, envolto em faíscas, os primeiros lanços, com Ivanov a tentar apanhar o DB. Aterram com tanta violência que até estremeço. Higgins está no Aston a saltar os três últimos lanços a alta velocidade, e o C-X75 prepara-se para essa última seção. No entanto, a potência brutal faz Ivanov perder o controlo do Jaguar, que se lança para o salto final de lado, o carro aterra no último lanço de degraus sobre a lateral, e a traseira nada no Tibre transbordante. Quando o pó assenta, tento processar o que aconteceu nos últimos 30 segundos, que mais parecem ter acontecido em câmara lenta.

O C-X75 é levantado sem cerimónia por uma empilhadora e colocado com o lado certo do carro para baixo. A equipa de Neil recolhe-o para reparações e coloca de imediato outro em funcionamento. As imagens confirmam a violência, precisão e coragem daquilo que estes tipos criam todas as noites, e que deixaria muitas equipas prontas para desistir. Um filme de Bond é diferente.

Witt quer mais, os carros mais perto e que o C-X75 não acabe na água... e lá vão eles outra vez. Enquanto a noite avança e o frio começa a apertar, as filmagens continuam e as escadarias são descidas mais três vezes até as licenças e o fecho das ruas estarem prestes a expirar. O sol espreita no horizonte, e está na hora de *SPECTRE* desaparecer. Pode ver os resultados no cinema. TG

Fogo, explosões, acidentes – mais uma noite de trabalho...

“O C-X75 LANÇA-SE PARA O SALTO FINAL DE LADO E O CARRO ATERRA SOBRE A LATERAL”

EIXO

James Bond tem um Aston
este é o carro da SPECTRE:
Só que nem tudo é o

TEXTO: **OLLIE MARRIAGE /**

DO MAL

Martin DB10, não é? Bem, um Jaguar C-X75. que parece...

FOTOS: **RICHARD PARDON**

Temos aqui um Jaguar C-X75 sem motores elétricos. Também não tem o tal chassis em carbono, nem usa turbinas a gás. Muito menos um supermotor turbo 1.6 que atinge as 10.200 rpm. Portanto, resumindo e concluindo, não é um Jaguar C-X75. Os seus olhos enganaram-no.

E é precisamente isso que o carro deve fazer. Trata-se do duplo do Jaguar C-X75. O que faz as acrobacias.

Caso não saiba o que se passa – e não tenha lido as páginas anteriores –, passo a explicar. James Bond conduz um Aston Martin no novo filme, SPECTRE. Um DB10 concebido especialmente para o filme. Este Jaguar? É o carro do vilão, conduzido por um tal de sr. Hinx. Os dois andam em perseguição pelo meio de Roma.

Soa tudo muito simples: pedir o carro emprestado, andar a acelerar numa capital durante uns dias, devolvê-lo sem um único risco (até porque os carros que fazem acrobacias nunca acabam em fundos de rios nem descem escadarias a alta velocidade!), dar os parabéns a todos os participantes, arrumar tudo e voltar a casa.

Não. Ao que parece, as coisas não são assim tão simples no que diz respeito à indústria cinematográfica. Para começar, não faz sentido a Jaguar usar o verdadeiro C-X75. Há demasiado valor e tecnologia envolvidos, e como tem tração integral dificilmente faria o que era pedido em frente às câmaras ou – mais importante – aguentaria os diversos dias de filmagens.

Ao invés, construíram o carro que aqui vê – o duplo do C-X75. Só que não foi só um – construíram sete. Dois são "protagonistas", unidades cosmeticamente perfeitas com interiores impecáveis; os outros cinco são usados apenas para filmar as cenas de ação. Um deles até tem um casulo montado sobre o tejadilho para que o ator vá lá dentro a fazer de conta para a câmara enquanto o piloto vai a controlar o carro lá em cima.

Imagine o esforço e os custos envolvidos no processo de construção de sete carros totalmente personalizados. E logo numa marca como a Jaguar, que está habituada a produzir milhares de carros nas linhas de produção, e não a criar séries limitadíssimas. Mas conhecia uma marca que está habituada a isso e que já teve contacto prévio com o C-X75: a Williams Advanced Engineering. O braço prático da equipa de F1 emprestou à Jaguar os seus conhecimentos de aerodinâmica, carbono e tecnologia híbrida para o C-X75, que não foram necessários para este projeto.

Gosto de pensar que houve um telefonema da Jaguar para a Williams durante o ano passado que incluiu um diálgo do seguinte tipo: "Estou, Williams, lembram-se do

PLÁSTICO FANTÁSTICO
Janelas de plástico. Para-brisas de plástico. As portas não fecham com a precisão que seria de esperar e lá dentro não há puxadores...

POTÊNCIA MOTRIZ
O V8 não está aqui – está lá mais à frente. A potência é enviada para as rodas traseiras através da caixa sequencial de GT3

CHASSIS TUBULAR
O chassis em aço foi concebido com a resistência e não com a leveza em mente. Construído na Alemanha e enviado para o Reino Unido

Habitáculo despido não oferece grandes luxos

Ollie faz de conta que é um vilão de Bond nas... Midlands!

O C-X75 não perdeu nenhum do seu impacto mesmo sem *gadgets*

PDF-TOOLS
Click to buy NOW!
www.tracker-software.com

O hipercarro da Jaguar a ser conduzido como deve ser: ao ataque

"O PILOTO NÃO ESTÁ AQUI, E EU POSSO CONDUZIR O C-X75"

projeto que cancelámos chamado C-X75? Sim, pedimos desculpa por isso. Temos boas notícias – queremos ressuscitá-lo. Só que vamos fazer algumas alterações..."

Novembro passado, uma equipa de 12 pessoas da Williams começou a criar carros para acrobacias. As exigências são diferentes das de criar um hipercarro híbrido. "Primeiro, tinha de ser muito resistente", conta Wes Partridge, da Williams, "por isso concebemos uma estrutura em aço com tubos de 60 mm de diâmetro. Isso significa que o carro não é exatamente leve – acho que pesa uns 1.500 kg, mas o peso não era um fator importante. E ficámos felizes quando os carros voltaram das filmagens e fizemos as medições – os chassis não tinham fletido nem dobrado uma fração de grau que fosse."

Se pensarmos no tipo de utilização que os carros sofreram, como a descida de uma escadaria, uma queda ao rio Tibre e o salto sobre outro carro (ao que parece, nem tudo foi intencional), esse é um feito que os designers, engenheiros e construtores dos carros para o filme podem estar orgulhosos. Temos a sensação que se um dos carros fizesse o teste de colisão EuroNCAP, seria a barreira deformável a ficar em pior estado que o duplo do C-X75.

Os carros receberam o V8 sobrealimentado de 5,0 litros da Jaguar, a caixa sequencial de seis velocidades da Ricardo, usada nos GT3, e a suspensão digna de um rali do WRC. Os bancos com carapaça em carbono usam cintos com cinco pontos de fixação. Se juntar a isso um travão de mão hidráulico e painéis em fibra de vidro facilmente substituíveis, tem um carro perfeito para acrobacias. Algo que resiste às pancadas e está pronto para mais violência noite após noite.

É que eram precisamente esses os períodos de gravação. Começavam as filmagens noturnas de perseguição às seis da tarde e acabavam às seis da manhã, com toda a pressão que isso envolve. A equipa tinha depois das oito da manhã até às duas da tarde para fazer ajustes e reparações. Descer uma escadaria? Não há problema, levanta-se a suspensão de rali uns 40 mm. Trocar uma embraiagem? Era quase todas as noites.

Imagine o ruído. Não, é pior do que isso. Muito pior...

Nos últimos dias de filmagens, Wes e a sua equipa já conseguiam trocá-la em menos de 90 minutos. Carro afinações diversas, jantes, pneus, transmissão – o piloto infligia a dor e a Williams (sob direção dos especialistas em carros Bond da Action Vehicles) aplicavam os curativos.

O piloto do C-X75 era um tipo chamado Martin Ivanov, um russo que também conduziu nos filmes da saga Bourne, mas que é igualmente conhecido por ter conduzido o Renault F1 que passou por baixo de um camião em pleno salto num dos vídeos mais excitantes do ano passado.

Hoje, ele não está ao volante, e eu posso conduzir o C-X75. Estamos em Fen End, uma das zonas de testes da Jaguar. O ambiente é pesado: o Bloodhound XJ que Andy Green mandou contra os fardos de palha durante o Goodwood Festival of Speed está estacionado (diria abandonado) do lado de fora do muro, enquanto do lado de dentro a equipa de segurança parece estar mais preocupada com a proteção dos girinos do que com os carros. Questões são levantadas acerca do ruído e da velocidade, e o tipo responsável pelo nosso carro faz questão de referir que se eu colidir com o que quer que seja, até com um girino, Tóquio fica sem carro para a estreia do filme.

Suspeito que o senhor Hinx tivesse uma resposta mais agressiva do que a nossa promessa de termos cuidado. Duvido muito que o vilão aceitasse, por exemplo, vestir um colete refletor. Wes aproxima-se e diz-me: "O carro é excelente a soltar a traseira." Decido esperar até mais tarde para testar essa teoria.

O carro em si tem um aspeto fantástico e é convincente até que começo a tocar nos painéis e espreito pela janela. Abro a porta. Sobe aos solavancos. Acho que as portas não estavam no topo das prioridades. Há ali uma zona a seguir à soleira onde consigo ver diretamente para fora do carro.

Não há botões para o banco ejetor ou mancha de óleo!

Estás a ver o botão, Ollie? Aquele cinzento? Não és homem, não és nada!

"É RUIDOSO – CHEIO DE PROPÓSITO E MUITO ASSERTIVO"

C-X75 tenta evitar os girinos da única forma que sabe

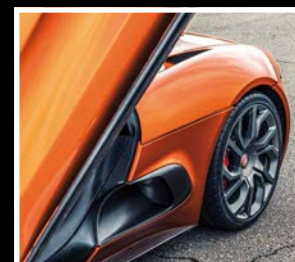
Aperto o cinto e carrego nos botões. Sinto que estou num carro de rali – tem pouca insonorização e nada de luxos, é apenas uma ferramenta para fazer um trabalho. E o seu trabalho é fazer coisas fixes à frente de uma câmara. Debita um incrível ronco sónico, e o painel digital acorda com uma mensagem: "SPECTRE", em letras vermelhas. Parece um aviso. Acho que o aviso era desnecessário.

Percebo muito bem o porquê de estarem preocupados com o ruído. Obviamente, a Jaguar não queria que o C-X75 fosse ofuscado, em termos sonoros, pelo Aston nas cenas de perseguição. É muito barulhento – rosna, cheio de propósito e assertivo. Dentro do habitáculo, os ruídos diversificam-se. A bomba de combustível geme, a caixa de velocidades matraqueia, o motor uiva – é uma autêntica cacofonia mecânica e metálica.

O carro está-se pouco borrifando para os ouvidos do piloto, e confia totalmente na sensibilidade do seu pé direito. Porque não há tração. Zero. Os pneus de trás são tão largos quanto barris de carvalho, mas numa pista de aterragem decrépita, e escorregadia, a única coisa que sabem fazer é derrapar. O que é muito divertido.

Engrene uma mudança qualquer. A sério. Fazem todas o mesmo. Um carro destes não precisa de atingir 320 km/h, o que significa que todas as mudanças destinam-se a ser usadas entre os 30 e os 120 km/h. Posso, então, vangloriar-me de ter feito um colossal *drift* em sexta a fundo sem estar a enganar ninguém. Se tivermos em conta o binário avassalador que é enviado para as rodas traseiras pelo V8 que foi alvo de modificações (fala-se em 600 cv de potência), tem-se a melhor receita para a sobreviragem desde que Mary Berry começou a conduzir no gelo.

Só há uma patilha, à esquerda da coluna de direção, que empurra ou puxa para fazer passagens de caixa. E só há uma patilha porque no outro lado está outro método de execução de derrapagens: o travão de mão hidráulico. Esta é a máquina de *drift* mais precisa que já conduzi. Faz lembrar a precisão de um Caterham. O nariz vira, a traseira solta-se e nós brincamos com o acelerador.

E é assim que um carro de duplos deve ser, certo? Resistir a tudo e entrar em derrapagem sempre que necessário. É mais simples do que criar um hipercarro. TG

TEXTO: **TOM FORD, OLLIE KEW**

GARAGEM BOND:

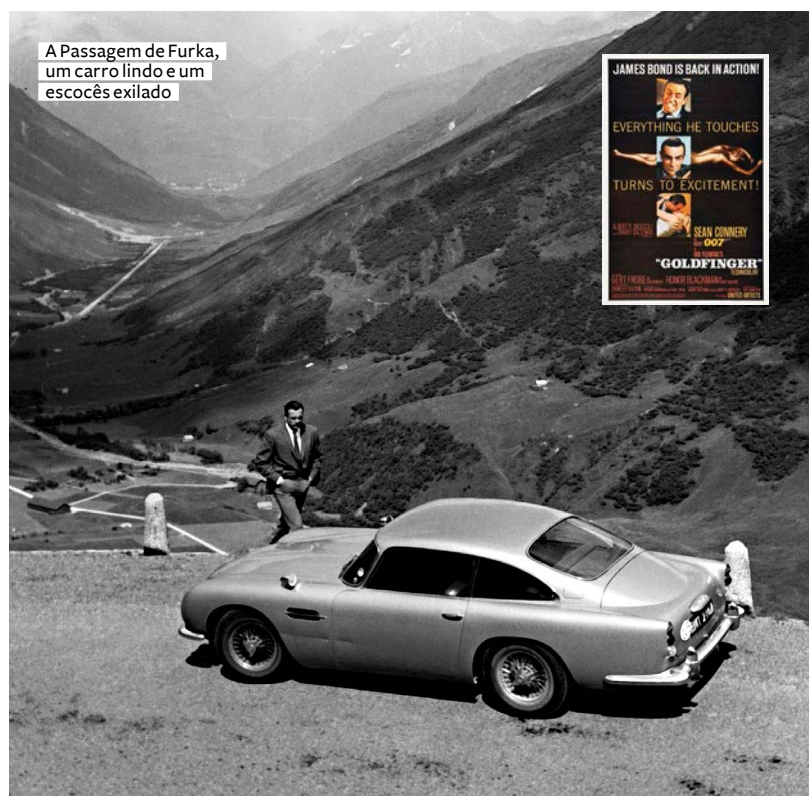
OS MELHORES E OS PIORES

James Herbert Bond. Licença para matar.
E para conduzir. Aqui estão muitos dos veículos que usou ao longo dos anos. Do incrível ao... interessante!

BMW Z8

007 – O MUNDO NÃO CHEGA

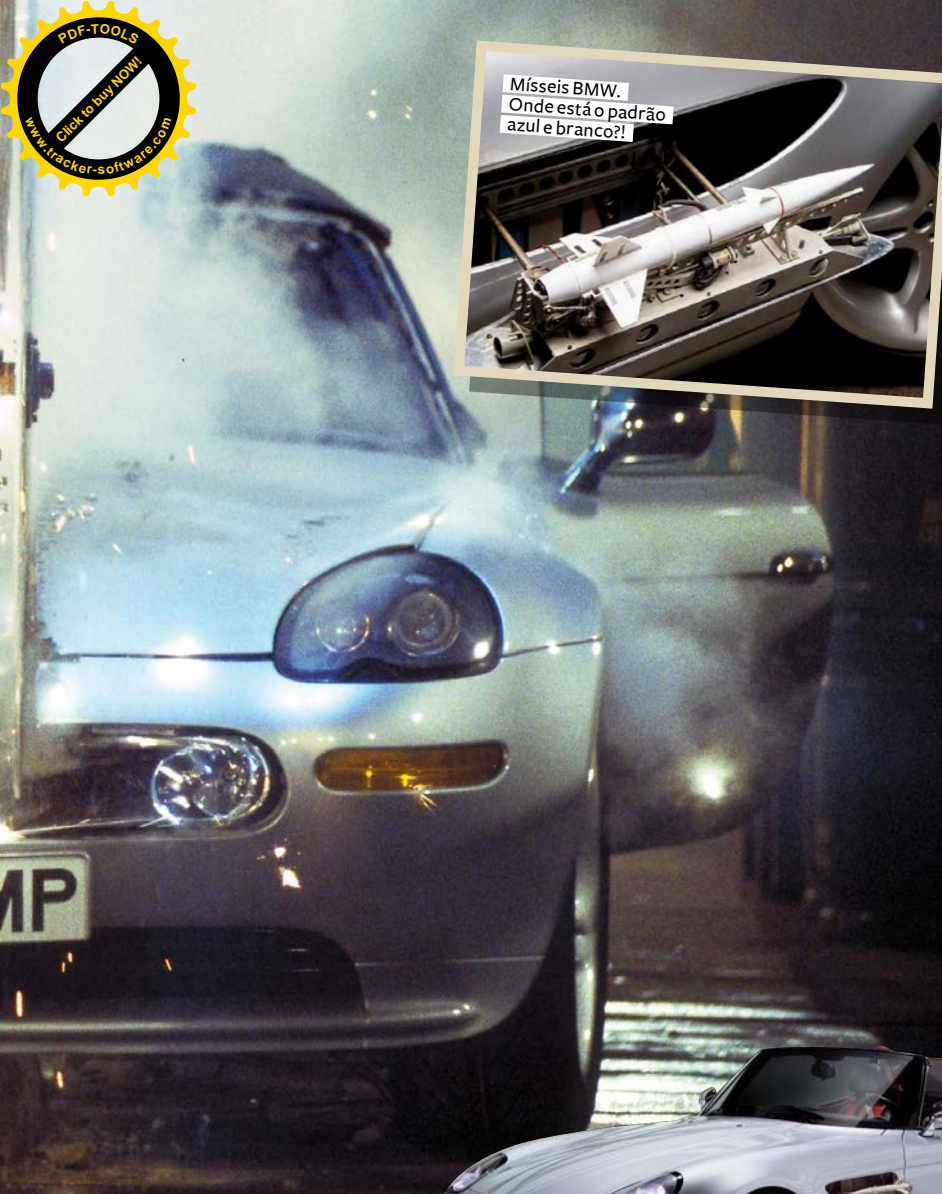
É um daqueles momentos em que estremece ligeiramente com a publicidade óbvia ao produto, mas a verdade é que quando o Z8 apareceu em *O Mundo Não Chega*, de 1999, era um carro digno de Bond. Caso não se recorde do carro, o Z8 foi um belo *roadster* de dois lugares e tração traseira que a BMW produziu no final dos anos 90 até 2003 pela equipa liderada por Chris Bangle, com o design exterior a cargo de Henrik Fisker (responsável pelo Karma, DB9 e V8 Vantage). Tinha linhas rétro elegantes, e um motor à altura – usava o V8 do M5 E39 – com 400 cv, 500 Nm e um tempo dos 0-100 km/h abaixo dos 5,0 segundos, o que era mais que suficiente para deixar para trás os capangas de Renard. Alterado por Q, possuía blindagem em titânio, um Head-Up Display e "seis porta-copos", declarou o assistente de Q, papel desempenhado por John Cleese. Esqueceu-se, por exemplo, de mencionar o míssil terra-ar que Bond usou depois para abater um helicóptero, e a tal blindagem não impediu que um segundo helicóptero tenha usado uma serra rotativa para cortar o Z8 ao meio. De todos os carros que tinham de morrer, logo teve de ser o Z8... O que vale é que era a réplica de um Cobra com painéis Z8!

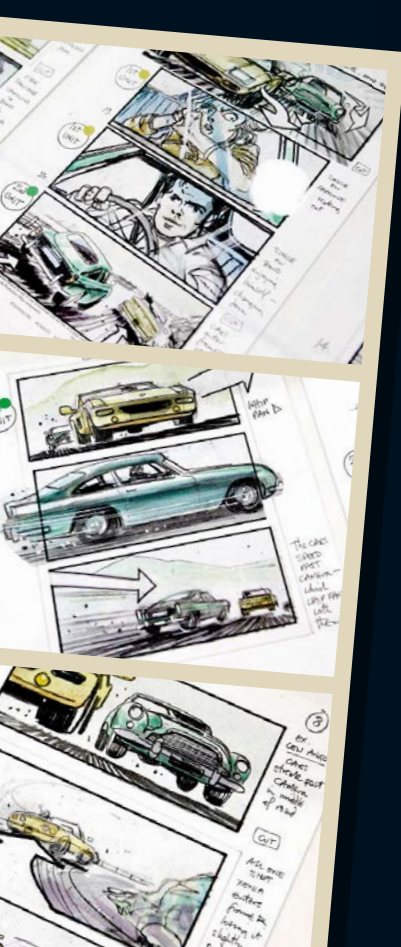
Há tantos outros carros mais merecedores deste destino...

A Passagem de Furka, um carro lindo e um escocês exilado

ASTON MARTIN DB5

CONTRA GOLDFINGER

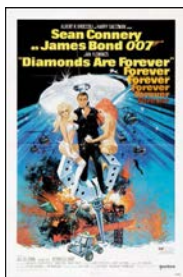
Talvez o mais famoso dos carros Bond, o DB5 surgiu pela primeira vez com Sean Connery em *Contra Goldfinger*, de 1964, e revelou ser a mistura ideal de elegância e potência para o agente secreto. Quem teve o carrinho de brincar da Corgi lembra-se das engenhocas: metralhadoras atrás dos piscas, matrículas rotativas, um escudo à prova de bala na traseira (era apenas uma placa de chumbo), máquina de fumo, espigões para rebentar com pneus e banco ejetor. E o do filme seria, aparentemente, o DB5 mais rápido do mundo porque Pierce Brosnan também o conduziu em *GoldenEye*, de 1995, e não teve qualquer problema em acompanhar um Ferrari F355 Spider, conduzido pela bela Xenia Onatopp, numa estrada sinuosa de montanha. O DB5 foi lançado apenas três meses antes das filmagens de *Goldfinger*, e tomou o lugar do DB MkIII que Bond conduzia nos livros – ninguém imaginava que esse seria um dos veículos mais icónicos da saga.

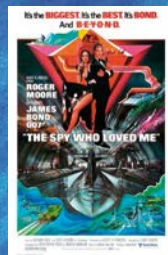
Mísseis BMW. Onde está o padrão azul e branco?!

TUK TUK
OPERAÇÃO TENTÁCULO

Tecnicamente um Bajaj RE, mas mais conhecido como *tuktuk* ou riquexó motorizado, o táxi de três rodas conduzido por Roger Moore no 13º filme da saga Bond, *Operação Tentáculo* (1983), era mais complexo do que parecia. A cena incluía um jogo de gamão com apostas altas contra um príncipe afegão, ganho por Bond, e o encontro com Vijay, o agente local do MI6, para uma fuga rápida. O nosso duo heroico é depois perseguido pelo capanga do vilão Kamal Khan, de seu nome Gobinda, pelo meio de um mercado num veículo parecido, o que resulta em algumas falas típicas de Bond: "Estamos a ser seguidos." Vijay responde: "Não se preocupe – este é um carro de serviço..." Vijay acelera depois a fundo e faz um incrível cavalo com um veículo que deveria ter para aí meio cavalo de potência. Parece que os britânicos não são os únicos com uma Divisão Q, nem os únicos a ter motores de competição. A cena de perseguição pelas ruas de Udaipur na Índia não podia ser mais representante da exuberência do início da década de 80 sem deixar de ser excitante e cómica – não envelheceu, no entanto, lá muito bem. A Bajaj continua a produzir a gama RE, embora as versões modernas usem um motor de 145 cc a dois tempos que produz uns magníficos 8,8 cv e ostentem alguns luxos, como os piscas bem montados, que "previnem a entrada indesejada de água". Continuam a ser muito parecidos aos antigos, e caso queria reencenar algumas cenas de *Operação Tentáculo*, é só comprar um e montar-lhe um motor um pouco mais potente...

*O DB5 tem sido uma das presenças mais habituais no estábulo Bond. Foi utilizado em seis filmes – **Contra Goldfinger**, **Operação Relâmpago**, **GoldenEye**, **O Amanhã Nunca Morre**, **Casino Royale** e **Skyfall**. Também tinha uma série de equipamento especial, sendo o menos conhecido a teleimpressora (uma espécie de fax) disfarçada de leitor de CD.*

A maioria dos turistas visita o Rajastão com mais calma

HONDA
ATC 90
007 – OS DIAMANTES SÃO ETERNOS

Estamos em 1971 e este é o sexto e último filme de Sean Connery na pele do lendário espião. A história inclui o tráfico de diamantes, lasers gigantes e, claro, Ernst Stavro Blofeld e a sua mania de andar com gatinhos fofos. Só que o facto de Blofeld estar a criar duplos seus através de cirurgia plástica extrema não nos interessou muito. Foi a cena de perseguição com o veículo lunar, em que Bond escapou dos laboratórios espaciais Willard Whyte (era, na verdade, uma mina de gipso situada perto de Los Angeles), e o pequeno Honda ATC que Bond rouba aos perseguidores. Admita – o Honda é muito giro, não é? Bem, o ATC – ou All-Terrain Cycle – foi o primeiro veículo de todo o terreno destas dimensões a chegar ao mercado norte-americano, obcecado por veículos de recreio. Surgiu em 1969, tinha três pneus estilo balões, um motor de um cilindro a quatro tempos, 89 cc e 7 cv, e mais charme que muitos outros veículos da saga Bond. Basicamente, era um brinquedo de tamanho integral que podia ser enfiado na bagageira de um carro grande – pode agradecer ao guiador Swivel-Lok – e que custava 595 dólares. Infelizmente, sofria de instabilidade crónica já que a suspensão era composta pelos próprios pneus, muitas vezes com pouquíssima pressão (segundo conta a lenda, menos do que um pé humano) para lidar com a areia ou lama. Não percebemos como Bond conseguiu sequer fugir à própria sombra num veículo destes, o que só contribui para reforçar a magia do cinema. Aliás, Bond consegue até parecer elegante enquanto conduz o estranho triciclo, mesmo num deserto enquanto enverga um fato cinzento. Para a próxima use um capacete, senhor Bond.

Connery luta com a traiçoeira dinâmica do triciclo Honda

Cenas estranhas na piscina dos estúdios Pinewood

LOTUS
ESPRIT S1
007 – AGENTE IRRESISTÍVEL

Outro carro que se transformou num ícone por ser conduzido por Bond, a cunha branca surgiu em *Agente Irresistível*, de 1977, com Roger Moore. Invariavelmente perseguido pelo vilão Jaws – que foi a um dentista que usava inox –, o Lotus de Bond era único no sentido em que não metia água (tal como acontecia com muitas unidades da marca) e até submergia nela – e até tinha mísseis. Chamava-se "Wet Nellie" – referência a "Little Nellie" (ver dupla seguinte) – e era pilotado por mergulhadores já que não era, pasme-se, um verdadeiro submarino, mas sim uma simples carapaça S1. O Esprit S1 foi comprado por Elon Musk – sim, o tipo da Tesla.

ASTON MARTIN V8 VANTAGE

007 – RISCO IMEDIATO

Outro Aston para Bond em 1987, desta vez um V8 Vantage em *Risco Imediato*, na estreia de Timothy Dalton como agente. O Aston começou a sua vida como um Volante descapotável, mas depois apareceu na "versão de inverno" na Divisão Q, onde lhe terão montado uma capota rígida perfeita, já que a matrícula era a mesma. Q conseguiu ainda incluir alguns extra durante a maratona de soldagem. As engenhocas incluíam um painel de controlo, sob o apoio para o braço, que dava acesso ao laser nas rodas, mísseis – com um sistema de mira Head-Up no para-brisas –, espigões nas rodas (porque é que isto ainda não chegou ao mercado?), foguete propulsor e, bem mais simples, um rádio da polícia. O carro era ainda à prova de bala, razão pela qual precisava do foguete – se aquele equipamento fosse todo real, o carro pesaria para aí 80 milhões de toneladas. O V8 Vantage – o primeiro, entenda-se – foi considerado em 1977 o "primeiro supercarro britânico", graças à incrível (para a altura) velocidade máxima de 274 km/h. Atingia os 100 km/h em apenas 5,4 segundos, o que o tornava mais rápido que o Ferrari Daytona, para além de ter pele e madeira envernizada suficientes para afundar um navio de guerra. O motor era um V8 com 5,3 litros de capacidade, e embora as primeiras versões usassem carburadores, os carros usados para *Risco Imediato* recorriam a um sistema de injeção de gasolina. O lança-foguetes que Q dispara no laboratório foi ativado acidentalmente pelo Príncipe de Gales numa visita aos estúdios, e em 1987 encomendou um Vantage Volante. O Vantage real também não era normal, mas não tinha foguetes. Dispensava as cavas das rodas largas, a entrada de ar dianteira e as saias – isso levou a uma produção limitada a 26 unidades da versão "Príncipe de Gales, e representa agora os Vantage mais procurados desta geração.

Esquis – estranhamente ainda não estão na lista de extras da Aston

Versão Príncipe de Gales não inclui metralhadoras...

Aqui, Connery é tão japonês quanto o *fish and chips*

LITTLE NELLIE

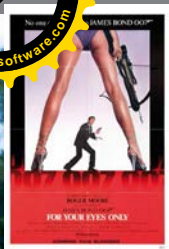
SÓ SE VIVE DUAS VEZES

Entre a maquilhagem duvidosa e os comentários raciais pouco corretos – as coisas eram diferentes nos anos 60 –, vulcões e ninjas, a "Little Nellie" foi a arma secreta de Connery em 1967 em *Só Se Vive Duas Vezes*. Tratava-se, na verdade, de um autogiro Wallis WA-116 Agile pilotado pelo seu inventor, o comandante Ken Wallis. Basicamente, é um helicóptero em miniatura – a Nellie usava um motor a dois tempos com 4,3 litros de capacidade, e media apenas 3,3 metros de comprimento, mas estava armada até aos dentes: um par de metralhadoras, dois lança-foguetes, mísseis ar-ar, dois lança-chamas, duas bombas de fumo e uma série de minas com paraquedas. Tudo isso tornava-a um arsenal voador. O seu interessante nome veio de Nellie Wallace, uma estrela da música britânica do início do século XX.
Já o guião para o filme foi escrito pelo famoso autor de livros para crianças Roald Dahl, com base no livro original de Ian Fleming.

Versão "descapotável à força" do Renault 11 nas filmagens

RENAULT 11 TXE

ALVO EM MOVIMENTO

Originalmente vendido pela Renault de 1981 a 1988, o Renault 11 (a versão de dois volumes do Renault 9 de três volumes) não seria, à partida, o carro ideal para Bond já que tinha todo o charme de um sofá de veludo castanho. Mas quando está em 1985 e precisa de perseguir uma mulher assustadora chamada May Day (Grace Jones) que acabou de saltar de parapente da Torre Eiffel em Paris, um Renault 11 requisitado a um taxista é uma excelente ideia. Este carro ficou conhecido por continuar a trabalhar mesmo depois de sofrer mazelas graves: fica sem tejadilho depois de passar sob uma cancela e perde a traseira depois de levar com outro carro. Não sabemos se é uma homenagem à resistência do pequeno Renault ou uma crítica à qualidade da soldadura francesa, mas sempre foi uma das cenas mais excitantes do filme. As cenas foram levadas a cabo graças à destreza do lendário coordenador de duplos Rémy Julienne, mas foi uma pena descobrir que o meio carro tinha pequenas rodas escondidas na parte traseira...

Citroën 2CV: não é conhecido pelas suas capacidades aerobáticas

CITROËN 2CV
MISSÃO ULTRA-SECRETA

O que faltava em engenhocas ao Citroën 2CV que surgiu em *Missão Ultra-Secreta*, em 1981, sobrava em coragem. Quando o Bond contorcionista de sobrancelhas – Roger Moore, claro – tenta escapar dos mauzões, que conduzem potentes Peugeot 504, acompanhado por Melina Havelock (Carole Bouquet), o pequeno perigo amarelo consegue parar balas e descer encostas de montanha sem avariar: é a grande vantagem de ter suspensões com cursos absurdos. Sobrevive ainda ao capotamento provocado por Melina, e à subsequente manobra de devolução das rodas ao contacto com o alcatrão, após o que Bond executa o seu habitual truque misógeno de agarrar no volante para a "condução a sério". Isso passa por uma fuga em que destrói praticamente o carro todo. Rémy Julienne, duplo de renome, decidiu que o motor de dois cilindros, 602 cc e 29 cv do 2CV não servia e mandou trocá-lo pelo "potente" quatro cilindros de 1.015 cc do Citroën GS, que produzia uns incríveis... 54 cv. É outro dos veículos Bond que gerou uma edição especial (tal como o Aston DB9 007 Edition) na forma de um Citroën 2CV amarelo com logótipos no capot, mala e portas e buracos de bala falsos. Que bom gosto!

Uma mulher que sabe conduzir? Não é de estranhar a saída de Lazenby

MERCURY COUGAR XR7
AO SERVIÇO DE SUA MAJESTADE

Tecnicamente não era o carro de Bond (George Lazenby), mas sim o da sua futura esposa, Tracy di Vicenzo (Diana Rigg). O Mercury Cougar XR7 Convertible de *Ao Serviço de Sua Majestade*, de 1969, era um Ford Mustang modificado – a interpretação da Mercury do popular género Pony – e artilhado com material de alto desempenho, como a entrada de ar adicional, rodas de rali e bancos desportivos. Na verdade, Bond nunca conduziu o 428 Cobra Jet Ram Air (falava-se que produzia cerca de 335 cv, mas é provável que fossem uns 400 cv), e foi Tracy a tratar da condução. E até era muito boa ao volante, conseguindo fazer o que queria do *muscle car* sobre neve, embora com pneu com pregos

– ainda invade uma corrida durante a perseguição, e lá acaba por deixar os perseguidores de cabeça para baixo e em chamas. Não houve qualquer ajuda da Divisão Q, apenas o bom velho talento de condução. Bond fica impressionado e acaba por casar com a senhora perto do final do filme, mas a cena não acaba muito bem porque a esposa de James Bond é assassinada por Blofeld...

A TOPGEAR AGRADECE

Obrigado à equipa de Bond in Motion pelo seu conhecimento enciclopédico de tudo o que tem a ver com 007 – estas páginas só foram possíveis graças à sua ajuda.

Bond in Motion é uma exposição que celebra Bond, os seus veículos e engenhocas, e exibe tudo, de Wet Nellie a Little Nellie ou Nellie the Cello Case Sled. Pode vê-la no London Film Museum, no Covent Garden.

OS PIORES

PRODUTOS: DB9 GT 007 EDITION

Pergunte a um fã de cinema que carro conduz 007, e a resposta será "Aston Martin". A icónica prestação do DB5 em *Contra Goldfinger* e as subsequentes presenças noutros filmes definiram para sempre James Bond como condutor Aston.

Algo que Bond nunca faria? Conduzir uma versão especial de um carro em fim de vida. Não seguiria o espírito "tecnologia de ponta" da Divisão Q, pois não? Pior, a única forma de tornar o magnífico Aston Martin DB9 horrível é conduzir um com referência diretas a Bond. Para além disso, o DB9 nunca foi usado num filme da saga 007. É como se Bond olhasse para a câmara e piscasse o olho. Conduzir este carro não o torna mais perspicaz ou melhor nas lutas e muito menos um galã irresistível. Trata-se apenas de um produto.

E essa não foi a única vez que sofremos com o péssimo uso do icónico nome "Bond". Basta ler a próxima página para se deparar com as piores falas, escolhas terríveis de veículos e momentos medonhos de 007.

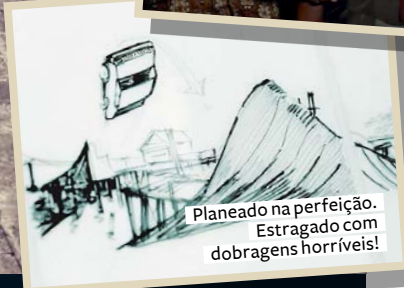
INSERÇÃO DE PRODUTO: CARRO DE ALUGUER

Após toda a controvérsia em torno de um "Bond louro", e de todo o esforço por criar uma narrativa nova e diferente para Daniel Craig, seria de pensar que o primeiro momento do novo ator na pele de 007 fosse num carro mais exótico do que um Ford Mondeo. Graças a esse contrato de publicidade, é possível ver em diversas alturas do filme modelos da Jaguar, Land Rover e Volvos.

FALAS: ROGER vs. PIERCE

Todos os 007 tiveram a sua dose de falas pirosas, mas as de Craig são subtis e as de Connery tinham a ver com a sua época. A pior foi uma das duas seguintes: Roger Moore a dizer "Just keeping the British end up, sir", após ser apanhado na cama em *Agente Irresistível*, ou Pierce Brosnan a debitar um terrível "I thought Christmas only came once a year" agarrado a Denise Richards em *O Mundo Não Chega*.

ARRUINAR ACROBACIAS: SALTO EM ESPIRAL

Continua a ser uma das acrobacias mais difíceis e icónicas na história do cinema, mas dois ruídos conseguem estragar a incrível cena do salto em espiral sobre o rio em *O Homem da Pistola Dourada*. Primeiro, Roger Moore debita uma pavorosa fala com uma espécie de sotaque do sul dos EUA. Segundo, o efeito sonoro saído de um programa infantil no momento em que o AMC Hornet levanta voo.

Planeado na perfeição. Estragado com dobragens horríveis!

FOTOS: REX, ALLSTAR

Adorno de carroçaria terrível no Mustang não incomoda 007

ACROBACIA FALHADA: O MUSTANG MÁGICO

A produção usou duas equipas e dois locais para filmar a acrobacia mais ambiciosa de *Os Diamantes São Eternos* – uma perseguição rápida em Las Vegas num Mustang. Infelizmente, quando juntaram as duas filmagens, alguém percebeu que o carro entra no beco sobre as rodas da direita e sai sobre as rodas do lado esquerdo. Inseriram entre as duas cenas um plano de dois segundos com o carro a mudar misteriosamente de lado!

CARRO MENOS BOND: O FUGAZ BMW Z3

Há inserções óbvias de produto (ver o Mondeo Avis, em cima) e depois há os carros que deviam ser protagonistas e só estão dois minutos no ecrã. O Z3 de *GoldenEye* possui mísseis Stinger e um sistema de autodestruição, mas só o vemos num troço de terra batida... E depois Bond passa para um avião. No entanto, a BMW ainda vendeu algumas unidades do Z3 graças a isto.

Gostamos de armas que seguem alvos. De invisibilidade não!

DESAPARECER E NUNCA REGRESSAR: VANQUISH

Poderíamos encher esta página só com os crimes de *Morre Noutro Dia*. A música atroz de Madonna, o palácio de gelo, vilões que mudam de cara – é só parvoíce atrás de parvoíce. Mas para além do laser espacial e de Brosnan a fazer *kite surf* numa onda gigante, o pior crime foi o Aston Vanquish com camuflagem invisível. Não precisamos dos *MythBusters* para provar que isso é impossível. Fica-te pelos bancos ejetores, Q.

SONHO AMERICANO

A nova geração do Mustang já está disponível em solo nacional. Pusemos à prova a motorização EcoBoost no formato mais apetecível

TEXTO: **ANDRÉ MENDES** /
FOTOS: **MANUEL PORTUGAL**

Falar do Ford Mustang faz com que entremos diretamente no meio da história automóvel mais profunda, no departamento nascido em terras do Tio Sam, algures por Detroit, e que nos habituámos a ver e a respeitar. O Mustang é um dos ícones do mundo automóvel e um dos carros mais desejados do planeta, graças justamente à sua história, ao seu passado e por se ter tornado um objeto de culto nos últimos 50 anos.

No entanto, para quem vive deste lado do oceano, ter um Mustang sempre foi uma tarefa complicada e algo dispendiosa, uma vez que a Ford praticamente nunca deixou que este modelo fosse comercializado (oficialmente) fora do continente americano. Até agora. Tal como diversas outras coisas que sempre quisemos trazer para a Europa, desde desportos como o Futebol Americano até produtos como os isqueiros Zippo, a Coca-Cola, os equipamentos da Apple e as Harley Davidson, a última geração do Ford Mustang também já está disponível oficialmente nos concessionários da marca.

Para este trabalho foi-nos atribuída a versão que nos parece mais compatível com o nosso mercado e com os dias de sol que se sentiram na altura do teste. Trata-se da carroçaria descapotável (ou Convertible) e está equipada com o motor 2.3 EcoBoost e que, mesmo sendo umas das opções mais discretas da gama em termos de cor, não consegue passar despercebida em lado nenhum.

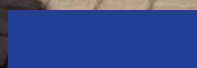
Os maiores entusiastas não vão evitar perguntar qualquer detalhe sobre este modelo, desde os mais comuns até àqueles que temos apenas de reconhecer que não sabemos. Mas em quase todas as conversas que tivemos com o Mustang do nosso lado, o primeiro tema foi sempre sobre o que estava escondido debaixo do capot. "É um V8?", ouvimos diversas vezes, quase sempre acompanhado de um "Isto tem aí uns 500 cavalos, não?". Mas o grande choque só surgia mesmo quando nos víamos forçados a responder que não. A versão do Mustang que poderá ver nestas páginas a acompanhar os Lisboa Navigators é a mais adaptada à realidade nacional e conta "apenas" com um bloco de quatro cilindros com 2,3 litros de capacidade. Ainda assim, com menos de metade do tamanho do imponente V8 de cinco litros e com a ajuda da sobreliamentação, consegue somar uns muito interessantes 317 cavalos de potência.

Mas antes de explorar o motor, ainda há outras coisas para descobrir e que começam logo assim que pegamos na chave do carro. É uma chave idêntica à do Mondeo, por exemplo, mas o logo da Ford foi substituído pelo Mustang em corrida, o mesmo logo que podemos ver na grelha frontal, no volante, no topo do tablier, na faixa negra da secção traseira ou mesmo refletido no chão, quando nos aproximamos do carro num ambiente mais escuro. E agora, podemos deixar a chave no bolso e admirar o resto do carro.

O volante desportivo fica bem integrado com um visual mais clássico

FORD MUSTANG CONVERTIBLE 2.3 ECOBOOST

Preço: € 50.734
Motor: 2.300 cc, quatro cilindros em linha, 317 cv, 432 Nm
Performance: 0-100 km/h em 5,8 s, 233 km/h
Transmissão: Manual de 6 vel., tração traseira
Consumo/emissões: 8,2 l/100 km, 184 g/km CO_2
Peso: 1.715 kg

"O AZUL IMPACT ESCOLHIDO PARA A CARROÇARIA CONDIZ COM O EQUIPAMENTO DOS LISBOA NAVIGATORS"

O espaço na bagageira é bastante amplo para um descapotável

A frente é muito agressiva, inclui uma grelha enorme e um conjunto de óticas de desenho mais moderno, bem como um capot bastante longo e com dois vincos longitudinais muito pronunciados que anunciam algo de tamanho considerável. Na secção traseira, reconhecemos as luzes de presença com três elementos verticais, uma característica dos Mustang mais enigmáticos, mas que também têm um desenho mais moderno e que confere a esta versão um visual incrível. E ao centro, novamente, o logo do Mustang relembra que este não é um Ford qualquer.
O Azul Impact escolhido para a carroçaria condiz com o equipamento dos Lisboa Navigators, mas também com as jantes de liga leve de 19 polegadas e com os apêndices aerodinâmicos inferiores como as saias laterais e o *spoiler* dianteiro, que emolduram o Mustang quase por completo e fornecem um visual mais desportivo a este modelo.

No habitáculo são quatro os lugares disponíveis. Apesar de o espaço não ser uma referência, chega para arrumar quatro jogares de futebol americano completamente equipados com capacetes e tudo.
A posição de condução é boa e oferece regulações amplas e tanto o volante grande como o desenho do tablier remetem-nos facilmente para os Mustang do final dos anos 60 e que ainda hoje nos fazem sonhar.
A opção mais recente, no entanto, já inclui um sistema multimédia de ecrã táctil mesmo no centro do tablier, através do qual é possível comandar o sistema de som mais elaborado desta unidade, o sistema de navegação ou as ligações a dispositivos externos por cabo ou Bluetooth e ainda explorar diversas das configurações do carro. Ainda assim, muitas destas funções também

O novo Mustang terá de elaborar uma boa estratégia para vencer

podem ser usadas através dos comandos incluídos no volante desportivo de três braços ou mesmo por voz, com a ajuda do sistema Sync da Ford.

No painel de instrumentos, o visual mais clássico com o conta-rotações de um lado e o velocímetro do outro, inclui as inscrições "Revolutions per minute" e "Ground Speed", e entre estes dois manómetros, está o completo visor do computador de bordo, a cores, onde é possível visualizar diversas funções em tempo real, ou mesmo configurar as cores do grafismo dos manómetros principais.

A maioria dos comandos destinados à condução tem uma utilização mais robusta e musculada, típica dos modelos com uma motorização muito maior, mas continua a ser um modelo perfeitamente utilizável no dia-a-dia. Há três hipóteses de configuração para a firmeza da direção (Normal, Sport e Comfort) e a caixa de velocidades de seis relações é manual, como se quer num carro como o Mustang, ainda que também haja uma caixa automática em opção.

Por se tratar da versão Convertible, e na falta de uma Route 66 ou de uma Pacific Highway, procurámos uma estrada junto ao mar para circular de capota aberta e percebemos de imediato que este é o mundo perfeito para o Mustang, apenas destacando o prazer de rolar, praticamente sem destino, sem horários, sem pressa de chegar e sem preocupações. O funcionamento da capota é simples e rápido, mas não se percebe o porquê de não ser totalmente elétrico. Para abrir, é necessário rodar uma alavanca junto da zona superior do para-brisas, de forma a desprender a capota e só depois é que se pode premir o botão da abertura e fecho e assistir ao resto do processo que, terá de ser feito com o carro parado mas que não demora muito tempo.

Na parte mais dinâmica, o Mustang está longe de ser uma referência em termos de eficácia, mas também não foi para isso que foi desenvolvido. Além dos quase 4,8 metros de comprimento e dois de largura, o 2.3 EcoBoost tem de transportar mais de 1.700 quilos de peso. Continuam a estar presentes 317 cv de potência se desejarmos adoptar um ritmo mais elevado, mas o Mustang prefere mesmo rolar pela marginal a aproveitar os raios de sol e a seduzir a maioria das pessoas com a elegância do Azul Impact escolhido para a carroçaria, do que deixar duas faixas negras no chão e cronometrar o tempo que demoramos a percorrer as nossas estradas preferidas.

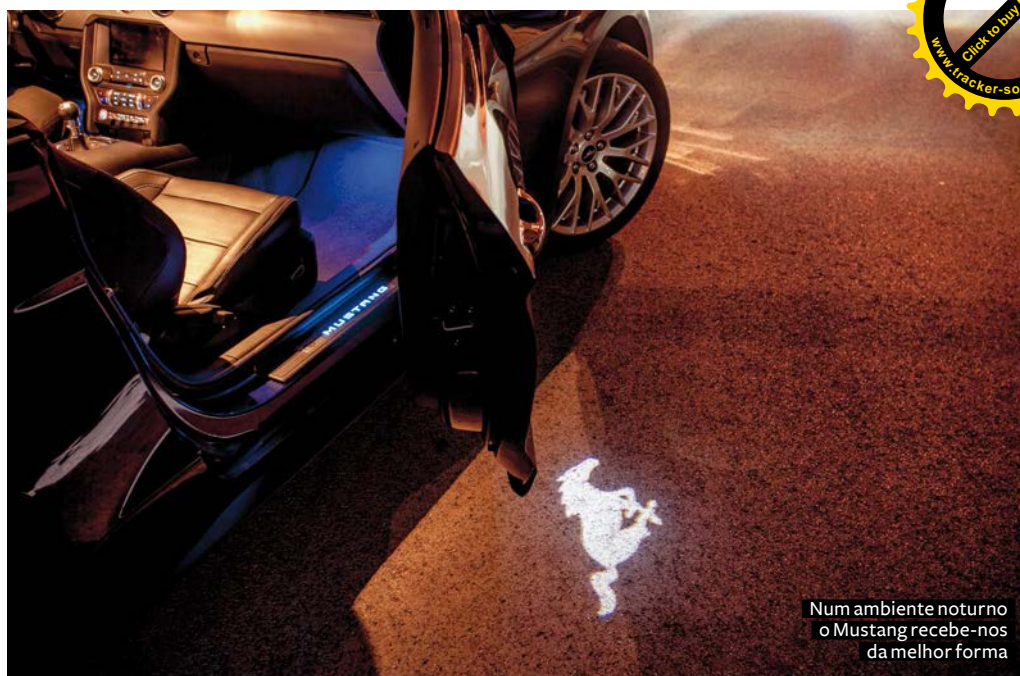
Os mais exigentes continuam a ter disponíveis quatro programas de condução (Normal, Sport+,

AGRADECIMENTOS

Os Lisboa Navigators já existem desde 2007 e são atualmente uma das dez equipas que participam no campeonato nacional de Futebol Americano, sendo que já venceram os últimos seis campeonatos. São cerca de 70 jogadores e colaboradores que têm nesta modalidade uma paixão e que contribuíram de uma forma excelente para que a sessão fotográfica do Mustang tivesse ficado preenchida de boa disposição e com o resultado que poderá ver nestas páginas. A eles, o nosso sincero obrigado e boa sorte para a próxima época, que começa já no final de novembro!

"O MUSTANG NÃO PASSA DESPERCEBIDO EM LADO NENHUM"

Com a capota aberta, o Mustang assume uma elegância ainda mais elevada e nem sequer é necessário circular com capacete posto

Interior bastante espaçoso e com inspiração tipicamente americana

Num ambiente noturno o Mustang recebe-nos da melhor forma

"SE NÃO FOSSE O SOM DO V8, NEM PRECISÁVAMOS DE MAIS POTÊNCIA"

Track, Snow/Wet), sendo que o primeiro é o mais adequado para 90 por cento da utilização do Mustang e o Track fica no outro extremo, redefinindo a forma como o motor reage às solicitações do acelerador e desligando todas as ajudas electrónicas. Numa estrada mais sinuosa e com a qualidade do piso diferente do que poderíamos encontrar em pista, a suspensão do Mustang oferece um nível de conforto elevado e não desilude no que diz respeito aos movimentos da carroçaria. Os 317 cavalos estão disponíveis a qualquer solicitação do pé direito, mas se abusarmos vamos perceber facilmente que a atitude de um tração traseira *old school* continua presente, ainda que com a companhia de algumas ajudas electrónicas (que se podem desligar completamente, como já referimos antes).

O motor 2.3 EcoBoost assume-se assim como a escolha mais adequada para o nosso continente, uma vez que a carga fiscal em Portugal faz com que a opção mais potente praticamente duplique o seu preço de venda ao público. Além disso, e numa utilização sem grandes abusos, o motor de quatro cilindros sobrealimentado não se nega em manter as médias de consumo em torno dos dez litros, o que está longe de parecer um abuso para um modelo com este peso e potência e que nem sequer desilude em termos de prestações. A verdade é que, se não fosse pelo som que anuncia de imediato a presença do V8, nem precisávamos de mais potência, uma vez que o 2.3 EcoBoost de 317 cavalos é mesmo a escolha perfeita para este modelo e consegue impor um bom ritmo numa viagem a céu aberto.

De uma forma geral, o Mustang não é daqueles automóveis destinados a ser comparado com outros modelos de motor ou formato semelhantes. O Mustang é o carro ideal para quem já está farto das opções do costume e quer ter algo diferente no seu dia-a-dia. Um pouco de história automóvel num patamar de preço e custos de utilização acessíveis.

Por se tratar de um americano que chega agora à Europa, no entanto, somos obrigados a contar-lhe as más notícias: por aqui, os preços dos combustíveis nada têm a ver com os do país onde é construído e a carga fiscal a que somos sujeitos suscita sempre uma risada quando olhamos para os preços do mesmo carro em solo americano. Só para ter uma ideia, este Ford Mustang 2.3 EcoBoost Convertible tem um (muito convidativo) preço de 50 mil euros em Portugal, mas custa cerca de menos vinte mil euros nos Estados Unidos. E com os 50 mil euros que gastamos cá, no mercado americano poderíamos comprar um Shelby GT350 equipado com um V8 com mais de 500 cavalos. Não, essa versão ainda nem sequer existe por cá.

Mas para já, o que interessa é que o Ford Mustang já está disponível para os entusiastas da marca. Por cerca de 50 mil euros, a versão EcoBoost é mais do que suficiente para passeios com a família ou para as saídas a solo em que apenas queremos conduzir, mas tendo em conta o modelo de que se trata, talvez escolhêssemos a versão Fastback (o coupé) com a carroçaria pintada em Gris Guard, que é um tom de verde que nos relembra o Mustang GT390 de 1968 que Steve McQueen usou em *Bullitt*. TG

BOLSA EM ALTA

O mercado de Singapura fechou em alta o que significa que posso apostar de novo no petróleo. Ainda bem, vai-me fazer falta.

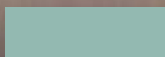
TEXTO: **PAULO PASSARINHO** / FOTOS: **MANUEL PORTUGAL**

Duas da madrugada, hora de Lisboa (GMT+1), nove horas da manhã em Singapura. A bolsa asiática acaba de abrir e o meu tablet já está cheio de alertas e post-its da véspera. Não tenho tempo a perder. O petróleo está em queda de novo e acabo de decidir que irei vender os meus talheres e fios de prata para tentar investir no ouro negro.

A ideia surgiu-me depois de praticamente ter esvaziado dois depósitos de combustível em menos de 24 horas. Decidi que o melhor que tenho a fazer é tornar-me acionista de uma petrolífera ou alterar as minhas posições no mercado das matérias-primas, investindo claramente no néctar das arábias. Ou conduzir mais devagar, também poderia dar uma importante ajuda. Mas neste caso o convite a que não o faça é de tal forma obsceno que não é fácil resistir. É parar de reclamar e procurar outra estação de serviço.

O BMW M6 Gran Coupe que vê aqui nestas páginas não é "apenas" um M6. Tem o opcional "Pack Competition" (pacote de competição) instalado e traz o "M drivers package". É a principal razão do ensaio deste "novo" M6 Gran Coupe, porque as alterações que a marca de Munique realizou no modelo edição de 2015 são, a bem dizer, quase impercetíveis. Dito isto, acrescento que as luzes dianteiras, farolins traseiros e a grelha frontal foram alvo das tais alterações de difícil identificação nesta geração. E ainda posso dar relevo, no caso da unidade ensaiada, à fabulosa cor "branco frozen", brilhante e metalizada. É lindo!

Mas voltemos à razão principal desta história. Introduzido em julho último, este pacote de competição é destinado a qualquer M6 e trata-se de uma evolução face à anterior oferta com a mesma designação comercial. Partindo da fabulosa base da motorização V8 de 4,4 litros twinpower turbo, e com um total foco na melhoria das já à partida estonteantes prestações, o pacote de competição acrescenta 40 cavalos de potência e 20 Nm de binário. E se isto lhe soa a pouco, prepare-se para perceber que está errado. A ficha técnica indica assim uma potência de 600 cavalos (a anterior configuração com o mesmo item era de 575 cv) e mais importante 700 Nm de binário. E mais importante porque o binário passa a estar disponível numa alargada faixa entre as 1.500 e 6.000 rpm, o que lhe irá permitir ter praticamente sempre binário!

"O anterior pacote de competição assinalava 575 cavalos. O novo são 600 cv e 700 Nm de binário"

A reta parece-me mais curta desde a última vez que aqui passei

Bancos dianteiros M multifuncionais, tradução: poltronas desportivas!

A silhueta do M6 Gran Coupe é perfeita

M gravado no banco, para que não restem quaisquer dúvidas

Vou só garantir o trabalho com esta foto

"A velocidade máxima está limitada a 250 km/h, mas com o M driver's package passa para 305 km/h"

PDF-TOOLS
Click to buy NOW!
www.tracker-software.com

As horas passam e chego à conclusão que não percebo nada de evolução e mercados bolsistas. Fico quieto no meu canto e espero pela manhã para atestar uma vez mais o M6. E dito isto convém esclarecer que dos anunciados 9,9 l/100 km nunca lhes vi o cheiro. Mesmo em modo mais pacificador a média indicada no computador de bordo esteve sempre com dois dígitos.

Na verdade, tenho que ser mesmo muito honesto. Nada disto realmente me importa. Ninguém passa um cheque de 217 mil euros para depois ficar preocupado com o preço da gasolina ou andar à procura dos postos "low cost". A não ser que perca algum dinheiro na bolsa depois disso ou invista nas matérias primas erradas... Ou melhor, a mim, importa apenas durante o teste, porque ao potencial comprador, nem isso!

E a razão é fácil de entender. Ainda no plano da ficha técnica, a marca anuncia 3,9 segundos para o arranque dos 0 aos 100 km/h. Não fique já impressionado porque se quiser voltar à estaca inicial e voltar a esmagar o pedal do lado direito durante mais tempo, fique a saber que são necessários apenas 11,8 segundos para cumprir os 0 aos 200 km/h. São menos seis décimas de segundo, que permitem baixar da barreira dos 12 segundos, em relação ao M6 equipado com a anterior versão do pacote de competição. Acreditem, há carros nesta edição que não conseguem fazer este valor... dos 0 aos 100 km/h!

E não é tudo. A velocidade máxima está limitada eletronicamente aos 250 km/h. Ou melhor, estaria. Porque esta unidade possui o "M driver's package", que entre outras coisas move o limitador para os 305 km/h...

A gestão de todos estes valores foi pensada não apenas na forma eletrónica mas também com recurso a importantes alterações mecânicas. O princípio seguido é o mesmo que está por detrás de todas as criações M.

O chassis foi completamente revisto e afinado para lidar com as novas solicitações. O objetivo, assumido, é o melhoramento do comportamento do modelo. Sim, é possível melhorar aquilo que é já um dos maiores patamares de tecnologia dinâmica do mercado.

O resultado é máxima performance combinada com uma precisão de controle e resposta inigualável. E pode parecer exagero no português, mas não é. Todos os termos que possa utilizar tem que ser colocados no grau superlativo. As molas, amortecedores e barra

BMW M6 GRANCOUPE
PACK COMPETITION

Preço: € 217.776 (unid. ensaiada)
Motor: 4.395 cc, V8, 600 cv às 6.000 rpm, 700 Nm entre 1.500 e 6.000 rpm; 0-100 km/h em 3,9 segundos, 305 km/h de velocidade máxima
Transmissão: Tração traseira, caixa aut. 7 vel. DCT.
Peso: 1.875 kg
Consumo/emissões:
9,9 l/100 km (combinado)
231 g/km CO_2

anti-rolamento foram igualmente reforçados com maior firmeza.

O diferencial eletrónico activo M foi preparado para melhorar a tração e permitir ao condutor (ou piloto?) um maior controlo e poder de aceleração mesmo à saída de curvas mais apertadas e exigentes. A sua eficácia torna-se de tal forma evidente que qualquer secção de curvas é feita mais do que uma vez só para manter o sorriso estampado no rosto.

Tudo nesta unidade respira potência e controlo. O ambiente a bordo é comum a outros "vulgares" M6, mas assim que se pressiona o botão de start/stop o "feeling" é imediatamente diferente.

No caso da unidade que ensaio, toda esta perceção é claramente potenciada pelo facto de estarmos sentados em autênticas poltronas desportivas. A BMW chama-lhe "bancos dianteiros M multifuncionais", eu chamo-lhe: "do melhor que há para condução". A própria designação da marca diz tudo, são bancos com várias funções acopladas em termos de regulação, aquecimento, entre outros.

Com a posição de condução perfeita todos os sentidos encontram-se em simbiose com a máquina. A direção Servotronic possui a afinação M específica que aumenta a resposta e permite melhor leitura e reação à condução. E reação é também o que não falta com o M Dynamic Mode do DSC (controlo de estabilidade dinâmico) completamente focado e parametrizado para permitir um melhor sentimento desportivo à condução, havendo ainda a possibilidade de o desligar, se assim o desejar.

O BMW M6 Gran Coupé é um dos mais bonitos modelos da marca, com esta cor exclusiva, com a presença do pacote de competição e com as espetaculares jantes bi-tom de cinco raios duplos, pouco mais lhe falta para ser um precioso e imediato objeto de desejo.

Mesmo evitando puxar pelo som que inevitavelmente vai sendo distribuído pela dupla saída do escape desportivo nada nem ninguém consegue ignorá-lo.

Trata-se tão simplesmente de um modelo cuja mecânica e eletrónica toda ela foi pensada para os verdadeiros amantes da exclusividade. Talvez seja fácil de responder que não precisaria do pacote de competição porque o M6 Gran Coupe já é, de raiz, um modelo de elevadas prestações. Facto. Mas, acredite que a diferença está lá e sente-se. E já agora, é mais ou menos como na bolsa e na alta finança. Se gosta de ter um pouco mais, dificilmente irá resistir a investir não é? A chave deste fantástico desportivo é mesmo essa: investir para ter um dos melhores produtos que os engenheiros alemães conseguem fazer com a letra M. Afinal, parece que vou voltar a tentar comprar ações de uma gasolineira... TG

"Tudo nesta bonita unidade respira potência e controlo"

O poder de tração do M6 é fantástico, ajudado por um chassis bem equilibrado

Força maligna

Quando todos os seres vivos dormem há forças que chamam por mim no pico da noite. Será sobrenatural? Será real? É o GT4

TEXTO: **PAULO PASSARINHO** / FOTOS: MANUEL PORTUGAL

Habituei-me a conduzir maioritariamente sozinho quando testo determinado tipo de carros. Não porque goste particularmente de estar ou andar sozinho, mas quando praticava atletismo, federado, treinei muitas vezes sozinho, à chuva ou à torreira do sol e nunca me apetecia ter outros atletas por perto. Não sei se por essa razão ou mesmo por natural falta de jeito, na verdade nunca fui grande atleta e o melhor que consegui foi um segundo lugar do qual nem a medalha guardo. Mais tarde acabei por me dedicar a outras artes a bem do meu amor-próprio. Agora que penso nisso também não me considero propriamente um "atleta" de elite na arte da condução e por isso não entro em competições. Lá está. Mais uma excelente razão para conduzir, em algumas ocasiões... sozinho!

Tenho aquilo que considero um parque de diversões bem perto de mim e confesso que é em noites mais escuras que fico mais ansioso. Quando a luz começa a enfraquecer sinto algo que é um misto entre medo e vontade. É nestas alturas que parece que alguma marca se lembra de me colocar à disposição um dos seus melhores desportivos. E ainda bem. É o caso do Porsche Cayman GT4 que está parado dentro da minha garagem e que parece ronronar à espera que eu dê vida à sua mecânica.

Já alguma vez sentiu a pele da nuca arrepiar enquanto procura o interruptor da luz? Há momentos em que tateio a parede em busca do interruptor e não o encontro de imediato, mesmo vivendo há anos no mesmo sítio. O Cayman GT4 parece saber disso, como um animal da noite parece pressentir o medo na sua presa. Sei que ele me está a observar. Tenho a certeza.

O GT4 é o suprassumo dos Cayman. Se o ambiente que me rodeia está a todos os níveis envolto em mistério (pelo menos até encontrar o interruptor) a verdade é que o GT4 já deixou de ser mistério nas páginas da *TopGear*. Este ensaio impõe-se, porque é feito em estradas nacionais, porque é feito... na penumbra da noite. Antes de arrancar, consigo finalmente tirar-lhe as medidas. Continuo a achar que existe algo mais com vida nesta garagem. Evito olhar por cima do ombro e avanço na sua direção.

O projeto deste modelo foi todo pensado para a pura emoção. A Porsche decidiu que deveria ter um modelo de estrada que fosse a extensão natural daquilo que os entusiastas da marca apreciam em pista ou em estradas sinuosas de montanha. Na génese, a ideia é ter um modelo despojado de equipamento supérfluo.

“O GT4 É O DESPORTIVO SUPRASSUMO DOS PORSCHE CAYMAN”

Ali ao fundo pareceu-me ver um zombie, vou investigar

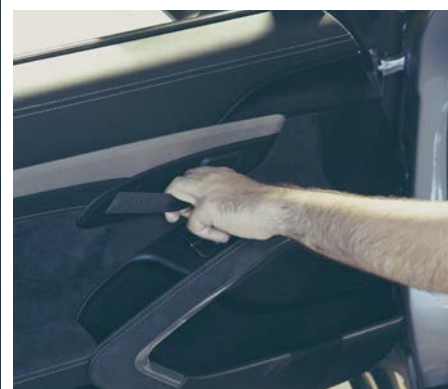
A noite não é completa sem ti, meu caro amigo

"MEDO DO ESCURO? NEM HÁ TEMPO PARA PENSAR NISSO"

Não é o caso desta unidade que acrescentou alguns itens do catálogo que seguramente não seguem o espírito do GT4, mas vão ao encontro do desejo de potenciais clientes.

O Cayman GT4 possui para-choques específico com entradas de ar integradas e grelhas pintadas em titânio. O spoiler GT4 e a saída de ar à frente da tampa da bagageira dianteira são pintados a negro. O painel lateral traseiro, com entradas de ar com moldura, tem logótipo GT4. A secção inferior do para-choques traseiro simula um difusor de ar e há ainda um grande aileron fixo com laterais à cor da carroçaria e suportes em alumínio prateado.

Ignoro a escuridão e sento-me no interior. Rodo a chave e ele solta o primeiro esgar de prazer. O som é inebriante. Tenho que sair rapidamente da garagem ou arrisco disparar os alarmes da proteção civil.

O GT4 possui o motor seis cilindros *boxer* com 3,8 litros, com bloco e cabeça em alumínio. São 385 cavalos disponíveis às 7.400 rpm e 420 Nm de binário constante entre as 4.750 e as 6.000 rpm. Sigo a plenos pulmões. Medo do escuro? Não há tempo para pensar nisso. Ajuda deixar de ver filmes de terror e ter menos conversas sobre bruxas e lendas do oculto. Ou então ter a certeza que não haverá ser vivo ou morto-vivo que consiga ignorar o ronco assustador do sistema de escape desportivo, com saída central

Atrás do carbono não está nenhum cadáver

Talvez a repousar após a última caçada noturna...

dupla em aço. Assim como assim não irei parar se me deparar com algum zombie, isso é uma certeza!

Com uma construção inteligente onde a procura pelo baixo peso foi uma constante, nomeadamente recorrendo a alumínio e aço, este modelo é um desportivo nato. A caixa manual de seis velocidades é assustadoramente precisa e rápida, possui volante de inércia bimassa e embraiagem auto-ajustável. Conta com sistema de vetorização de binário (PTV Plus) e ajuste do diferencial traseiro mecânico com bloqueio assimétrico.

A primeira incursão pela estrada que serpenteia montanha acima mostra a eficácia da direção eletromecânica com desmultiplicação variável. O sistema de estabilidade (PSM) pode ser desconetado em duas fases e o sistema de regulação ativa de suspensão (PASM) está igualmente presente com a carroçaria a ter sido alvo de rebaixamento em 30 mm. É algo que não é difícil de esquecer. Por um lado temos esta diferença ao solo face ao "normal" Cayman, e por outro a presença do já referido lábio ou spoiler dianteiro inferior... Com cuidado, a coisa não corre mal, senão lá se vai plástico.

Para os mais entusiastas, o chassis permite afinação em termos de *camber*, convergência e barras estabilizadoras, mas isso serve para pista, tal como o modo de controlo de pressão dos pneus Race Track.

Não sei se a minha mente está a pregar-me truques com o avançar da hora, mas à medida que vou subindo em altitude parece que existem menos sombras na serra. Olho para o painel de instrumentos. Três mostradores, com fundo preto e marcas de escala em amarelo, com taquímetro de cor titânio em posição central, logótipo GT4 e ecrã de alta resolução com 4,6 polegadas. Não vale a pena pensar em consumo. Está algures acima de 20 litros, mudo de informação e passo a entreter-me com a força G.

O Porsche Cayman GT4 é muito justo na forma como comunica comigo. Até um determinado patamar perdoa todos e quaisquer erros mantendo a sua postura desportiva em alta e com uma solidez de trajetórias inacreditável. Quando penso na velocidade que deveria manter para a próxima curva já lá estou, e descubro que a faço mais rápido do que seria normal para aquilo que a minha mente estaria a compor. É tudo muito rápido. Todo o chassis é perfeição. Arriscar mais só com grandes escapatórias e alguma gravilha de proteção. Na serra é o deleite.

Olho agora para o retrovisor e parece que existem sombras a dançar por trás do carro. O motor revela o seu enorme pulmão e a direção parece casada em comunhão de bens com os meus braços. Vou devorando curvas. Se acordar algum pássaro irei sentir-me seguramente violador do seu espaço, mas depois de passar as antenas de comunicação estou a mais de dez minutos da próxima casa. Ainda assim tenho a certeza que o mais provável é que o eco lá chegue. Não há nada a fazer. Tenho que continuar. O curso da caixa é curto, puxo segunda e terceira com um sorriso que tem tanto de prazer como de maquiavélico. Devia ter trazido outro tipo de calçado; sinto-me a transpirar dos pés. O bailado continua por mais um tempo.

Impressionante a forma como a suspensão ignora as partes de mau piso e confere tanta eficácia na sua progressão. Olhando para o modelo do lado de fora pensei que iria ser um constante martírio. Longe disso. A bacquet, apesar de ter as costas em carbono, é na verdade forrada a pele e proporciona o "conforto" suficiente para a condução deste modelo.

A marca anuncia 4,4 segundos dos 0 aos 100 km/h e – mais impressionante – apenas 14,5 segundos dos 0 aos 200 km/h. A velocidade máxima é de 295 km/h. Dados que dão já dor de cabeça a um 911 Carrera não é? É sim...

Regresso à base, em modo arrefecimento e consigo perceber que os pneus estão imaculados. Não andei a inventar nada que não soubesse como iria terminar e isso ajudou a poupar mecânica e borracha, e, já agora, poupa a minha saúde. Na minha mente nada mais ocupa espaço do que os últimos minutos com o Cayman GT4.

Espantei todos e quaisquer espíritos que por aqui andem. É uma certeza. Se aparecer alguma alma penada, entretanto, agora que já desliguei o meu companheiro da noite, aproveito para lhe pedir 134 mil euros emprestados. Ainda lhe darei troco. TG

Nem rasto de sangue por detrás da jante. Bom serviço!

"O GT4 É MUITO JUSTO NA FORMA COMO COMUNICA COMIGO"

FICHA

PORSCHE CAYMAN GT4

Preço: € 133.871
Motor: 3.800 cc, 6 cil. *boxer*, caixa manual de seis velocidades, tração traseira
Performance: 385 cv às 7.400 rpm, 420 Nm às 4.750-6.000 rpm, 0-100 km/h em 4,4 s; vel. máxima 295 km/h
Consumo/emissões: 10,3 l/100 km, 238 g/km CO_2
Peso: 1.340 kg

PORTO SEGURO

Com a chegada do 308 GTi, a Peugeot prova que está de regresso ao seu porto seguro, mostrando que, com a ajuda da Peugeot Sport, consegue produzir dos melhores desportivos compactos de sempre

TEXTO: **ANDRÉ MENDES** FOTOS: **OFICIAIS**

O monitor tátil conta com uma tonalidade específica no GTi

Os assentos desportivos têm a assinatura da Peugeot Sport

De todas as pessoas que começ a gostar de carros algures pela década de 80, não deve haver ninguém que não se lembre de modelos como o Peugeot 205 GTI ou mesmo do 309 GTI, com o seu visual mais agressivo e com uma dinâmica que ainda hoje faz com que andemos à procura de uma daquelas versões com alcatifa vermelha e interior simples e que nunca nos faziam desprezar qualquer estrada de serra. Foram automóveis que ficaram na história e que a Peugeot parece ter deixado congelados, sem apresentar um sucessor digno de registo durante uns bons anos.

No entanto, com a chegada do original RCZ-R e a mais recente versão GTi do pequeno 208, a marca francesa mostrou que a ligação ao seu departamento de competição é cada vez mais forte e que dali só podem sair coisas boas. E agora, é a vez de conhecermos a versão mais desportiva da gama 308, também batizada com este conjunto de três letras que já tanta tinta fez correr. As primeiras ideias e esboços surgiram com o visual de *concept*, nos mais recentes salões automóveis internacionais, e uma delas contava com uma pintura bicolor que muitas pessoas acharam estranha, mas que afinal, chegou mesmo à versão final do 308 GTi. Chama-se Coupe Franche e mistura o vermelho Ultimate com o negro Perla Nera, como complemento à palete de seis cores que está disponível para o GTi.

A opção mais desportiva da gama 308 conta com para-choques mais desportivos, com saias laterais e com uma saída de escape dupla bem mais generosa do que a das versões mais convencionais em termos de tamanho. O *spoiler* traseiro e as capas dos espelhos pintadas de negro combinam com os vidros laterais escurecidos e com os logos GTi que vão surgindo um pela carroçaria e pelo habitáculo. As jantes de liga leve Carbone19 têm um novo desenho, um tom mais escurecido, um diâmetro de 19 polegadas e estão equipadas com pneus Michelin Pilot Sport, o que, em conjunto com as suspensões mais desportivas e com molas de altura mais reduzida em cerca de 11 mm, conferem o visual mais

A altura inferior em 11 mm ajuda no visual mais desportivo do 308 GTi

Posição de condução razoável, mas com um volante demasiado pequeno

"A VERSÃO COUPE FRANCHE MISTURA O VERMELHO ULTIMATE COM O NEGRO PERLA NERA"

As soleiras do GTi são em alumínio e assinadas pela Peugeot Sport

Os logótipos GTi estão sempre presentes

A iluminação Full LED é oferecida no equipamento de série

308 GTI
Preço: € 40.000;
Motor: 1.598cc, 4 cil., turbo
270 cv às 6.000 rpm;
330 Nm às 1.900 rpm;
Performance:
6,0 seg. dos 0-100 km/h,
v. máx.: 250 km/h
Transmissão: Tração diant., caixa manual de 6 vel.
Peso: 1.205 kg

"O MOTOR DE 270 CV PARECE ESTAR DISPONÍVEL EM QUALQUER REGIME"

desportivo e desejado para esta versão.
O sistema de travagem também foi melhorado e conta com discos de maiores dimensões e com pinças de travão pintadas de vermelho e com o logótipo da Peugeot Sport.

A motorização escolhida para o 308 GTi é o já conhecido bloco de 1,6 litros THP, sobrealimentado, e que soma aqui 270 cavalos de potência.
As alterações efetuadas são muito parecidas com as já efetuadas no RCZ-R e passam por modificações nas bielas e nos próprios pistões, pela adoção de um novo coletor de escape em aço para resistir a temperaturas mais elevadas e de um intercooler, bem como pela presença de um novo sistema de escape.

No teste dinâmico que a Peugeot programou para a imprensa foi possível explorar muitas das estradas secundárias e retorcidas do norte do país, mas

PDF-TOOLS
Click to buy NOW!
www.tracker-software.com

também passámos pelo Circuito Vasco Sameiro, em Braga, para uma condução mais rápida e despreocupada com as eventuais armadilhas da via pública. Aqui, não há radares nem limites de velocidade. Há apenas algumas instruções que é necessário cumprir e depois, resta explorar o 308 GTi da melhor forma. E é justamente aqui que este familiar compacto nos mostra que tem muito mais para oferecer. O motor de 270 cavalos parece estar sempre disponível em qualquer regime, e consegue explorar toda a escala do conta-rotações sem qualquer dificuldade. Quando se encontra perto do regime máximo, o painel de instrumentos avisa-nos quando chega o momento ideal para trocar de relação e, em curva, o diferencial autoblocante Torsen parece ter sempre capacidade para puxar a frente do 308 GTi para o interior da curva, sendo possível controlar tudo isto com o acelerador.

Com o modo "Sport" ativo, a resposta do acelerador é ainda mais vigorosa e imediata, e a instrumentação passa a incluir um tom vermelho mais desportivo. Além disso, a sonoridade do 308 fica mais agressiva e na instrumentação são agora visíveis informações em tempo real, como a potência e o binário, a pressão do turbo ou mesmo as forças G laterais e longitudinais. Volta após volta, o 308 GTi parece querer puxar cada vez mais por nós a cada curva que passa e apenas continuamos a ter alguma dificuldade em nos habituar à ideia de colocação ideal do volante e do painel de instrumentos da marca francesa. Em contrapartida, os assentos têm um apoio lateral excelente e todos os restantes comandos são simples de utilizar. Começamos a ficar tão à-vontade e tão empenhados em manter o ritmo que acabamos por cometer um erro de trajetória e usar uns bons metros da escapatória em vez da zona de asfalto, justamente no início da volta em que devemos começar a arrefecer os travões antes de entrar nas boxes. É uma espécie de sinal do 308 GTi, que nos tenta "dizer" que os seus limites ainda estão por explorar, mas que os nossos já estão ali por perto e que é melhor terminar a sessão e descansar.

Depois do "dever cumprido" e da garantia de que este 308 GTi passa diretamente para a categoria de um dos melhores desportivos compactos do mercado, resta apenas comunicar que o seu preço vai ficar ligeiramente acima dos 40 mil euros e que o lançamento oficial está previsto para meados de novembro. Do seu equipamento de série já fazem parte elementos como o sistema de navegação e o sistema de iluminação Full LED. TG

LUZ FORTE

Assim parado debaixo das luzes do outono, o Mercedes-AMG GT S parece convidar-nos para mais uma sessão de condução a dois.

TEXTO: **PAULO PASSARINHO** / FOTOS: **MANUEL PORTUGAL**

PDF-TOOLS Click to buy NOW! www.tracker-software.com

Rigor e beleza a bordo

Red -line às 7.000 rpm

A ideia não é passar despercebido. Nem pode ser. Se há coisa que um Mercedes-AMG GT S não consegue ser é discreto! Segundo a "literatura" da marca esta poderá ser a versão mais comum, dentro do "S". Isto porque todos os que já publicamos até aqui eram "First Edition", e, por isso, tinham equipamento específico incluído justamente no pacote dedicado às primeiras unidades, algo que é política recente da Mercedes-Benz para diferenciar as unidades destinadas aos primeiros clientes. Quer saber as diferenças? A começar a mais evidente é a ausência de asa fixa traseira e por conseguinte o pacote "AMG Aerodynamics" que ainda acrescentaria vários elementos em carbono. Aqui, não há!

O AMG GT S recorre ao recém desenvolvido motor de 3.968 cc, com oito cilindros em V montados a 90 graus e que apresenta a respeitosa potência de 510 cavalos às 6.250 rpm. Para além disso recorre a dois turbos montados entre as duas bancadas de cilindros, com taxa de compressão 10,5:1 e 2,1 bar de pressão. Tem uma relação peso-potência fabulosa de 3,23 kg/cv o que o torna muito ágil.

Presente na categoria dos superdesportivos o AMG GT S não é um carro fácil de domar para condutores menos experientes. A forma como entrega a potência no eixo traseiro obriga a alguma atenção. O divertimento e o explorar das suas capacidades são inversamente proporcionais à tolerância a asneiras. O binário de 650 Nm aparece às 1.750 rpm e mantêm-se disponível na sua máxima força até às 4.750 rpm. Dentro deste regime o ronco do motor é fabuloso e a condução é um prazer difícil de descrever.

A marca anuncia 3,8 segundos para cumprir o arranque dos 0 aos 100 km/h e uma velocidade máxima de 310 km/h (limitada eletronicamente, já agora, só para ficar a saber). A transmissão automática Speedshift DCT de 7 velocidades parece talhada para nos obrigar a superar os limites em cada relação de caixa. É complicado refrear os ânimos quando a mecânica é desta

A silhueta do AMG GT S é inconfundível

“O BINÁRIO MÁXIMO DE 650 NM APARECE ÀS 1.750 RPM E MANTÊM-SE DISPONÍVEL NA SUA MÁXIMA FORÇA ATÉ ÀS 4.750 RPM”

Novo 4 litros V8 com 510 cavalos Duplo LIKE!

Progressivo, rápido e muito fácil de entender. Haja mãos para não correr mal...

MERCEDES-AMG GT S

Preço: € 206.350
Motor: 3.982 cc, V8, 510 cv, 650 Nm
Performance: 0-100 km/h em 3,8 s, vel. máx. 310 km/h
Transmissão: Automática DCT 7v, tr. traseira
Consumo/emissões: 9,6 l/100 km, 224 g/km CO_2
Peso: 1.645 kg

A posição de condução é perfeita e o habitáculo é envolvente

"SE QUER DIVERTIR-SE COM O AMG GT S CONVÉM HABITUAR-SE PRIMEIRO"

categoria. É muito ágil e tem um poder de tração assinalável face à boa distribuição de peso com o motor na frente e a tração traseira.

Com suspensão desportiva AMG "ride control" e diferencial traseiro autoblocante eletrónico, este modelo tem disponível cinco modos de condução para cada situação. Os modos Race, Sport+, Sport, Comfort e Individual permitem optar por diferentes afinações ou combinações de taragem/curso de suspensão, resposta do motor, atuação da caixa de velocidades, sensibilidade da direção, abertura das válvulas de escape e forma de atuação do controlo eletrónico de estabilidade.

Se quer divertir-se a valer com o AMG GT S

Bancos desportivos feitos mesmo à medida do meu lombo...

Quando tudo o resto falhar, conte com os travões AMG

convém habituar-se primeiro com alguma calma e muita paciência, como já tinha referido, mas a aprendizagem acaba por ser progressiva e o AMG GT S parece talhado para ser um bom professor profissional.

A regra número 1, das "lições do AMG GT S" passa por perceber que a traseira se irá soltar de forma progressiva, mas sem se assustar irá perceber que tem o pedal direito para o ajudar a compensar o que falta. E o que ele gosta é de potência. Basta que o consigamos entender, para tudo correr bem, ou "ouvir". Bem, esta parte é a mais fácil, porque o espetro de som emitido pelo GT S situa-se entre os 74 dB em movimento e os 107 dB em posição parada. E se há coisa que um V8 associado a um escape desportivo sabem fazer é proporcionar uma bela de uma orquestra... de graves. Para todos os outros casos (ou gostos) existe o sistema de som da Burmester, com amplificação digital, subwoofer ativo e som tri-dimensional.

Tudo isto ajuda-o a descontrair se tiver o azar de observar os consumos. O ciclo combinado que é provavelmente obtido numa garagem e parado, indica, como número fornecido pela marca, 9,6 litros aos 100 km. Nós ficamos com a certeza que o máximo que indica são 29,9... mas é porque não está parametrizado aparecer um 30! Ok, também é possível andar mais devagar e fica com um consumo médio da ordem dos 14 litros aos 100 km. É mais realista.

A unidade que aqui observa custa 206 mil euros. Só lhe parece muito porque provavelmente não estará dentro do reduzido lote daqueles que o podem comprar. Mas se pode, compre! É bem provável que seja daquele tipo de modelos que não desvaloriza muito com o tempo, mesmo não tendo a magia dos SLS.

O AMG GT S é um superdesportivo especial e que não deixa ninguém indiferente à sua passagem. Com a eletrónica toda ligada (e é muita) a probabilidade de lhe acontecer algum azar é praticamente nula. Vários sistemas se encarregam de lhe lembrar que você é um potencial nabo a conduzir ou então apenas ajudá-lo a sair de situações mais tristes e embaraçantes. Começando a evoluir, desligando algumas coisas e tornando-se amigo do seu carro então entrará numa outra esfera. Mas é aí que volto a recordar que este, não é um modelo para aprendizes de Ayrton Senna. TG

O MAIS EXECUTIVO DOS DIESEL

Na hierarquia dos diesel da Audi, este A8 pode ser considerado o CEO da empresa, graças ao seu nível de conforto e às prestações do imponente V8

TEXTO: ANDRÉ MENDES / FOTOS: MANUEL PORTUGAL

Se houvesse uma espécie de hierarquia dos modelos executivos equipados com uma motorização diesel e se esta hierarquia fosse comparada com o de uma empresa, este Audi A8 4.2 TDI V8 quattro seria garantidamente o CEO dessa mesma empresa. O seu visual elegante e distinto e o facto de as linhas dos modelos da marca estarem cada vez mais semelhantes fazem com que, pelas imagens, quase não se consiga perceber que estamos perante um modelo que supera facilmente os cinco metros de comprimento e que fica apenas a uns escassos cinco centímetros dos dois metros de largura. Para ter uma maior noção do tamanho, as jantes da unidade ensaiada, que parecem pequenas nas imagens, têm 20 polegadas de diâmetro e pneus com perfil 40.

O visual imponente, no entanto, também nos mostra uma quantidade de tecnologia incrível, onde não falta o sistema de iluminação Matrix LED e uma atenção muito elevada ao detalhe e à qualidade de construção, facilmente perceptível em todos os ângulos, recantos e vincos dos diversos painéis da carroçaria. Na lateral e junto às rodas dianteiras, a sigla V8 T anuncia uma das configurações de cilindros mais fantásticas se sempre do mundo automóvel, mas na tampa da bagageira está um TDI a mostrar-nos o tipo de combustível que o alimenta e a sigla quattro que quase toda a gente sabe associar à Audi e ao seu eficaz sistema de tração integral.

Ao entrar a bordo, então, é quando nos começam a surgir palavras como sublime ou perfeito, especialmente na altura em que fechamos a porta e pura e simplesmente nos desligamos de todo o ruído que poderia existir em torno do Audi A8. A sua insonorização quase nos faz confusão aos ouvidos de tão drástica que é a diferença entre o exterior e o interior deste modelo, que resolvemos abrir e voltar a fechar a janela apenas para confirmar se não teria sido um súbito problema de audição. Mas não, é mesmo o A8 que é bastante silencioso. Aliás, a insonorização deste modelo é de tal forma incrível que, numa viagem de autoestrada a 120 km/h, por exemplo, é possível sussurrar qualquer coisa à pessoa que viaja ao nosso lado para que esta perceba perfeitamente aquilo que estamos a dizer.

E depois há ainda a posição de condução com inúmeras regulações possíveis e que nos deixa numa posição melhor do que aquela que temos em casa quando estamos no sofá da sala a ver televisão, com a vantagem de poder aquecer ou refrigerar o assento em que nos encontramos ou escolher entre as diversas massagens disponíveis para nos ajudar a relaxar a caminho de casa. E para isso, também podemos contar com a ajuda do majestoso sistema de som desenvolvido pela Bose que nos deixa escolher entre as Playlist que temos no telefone, qual a que

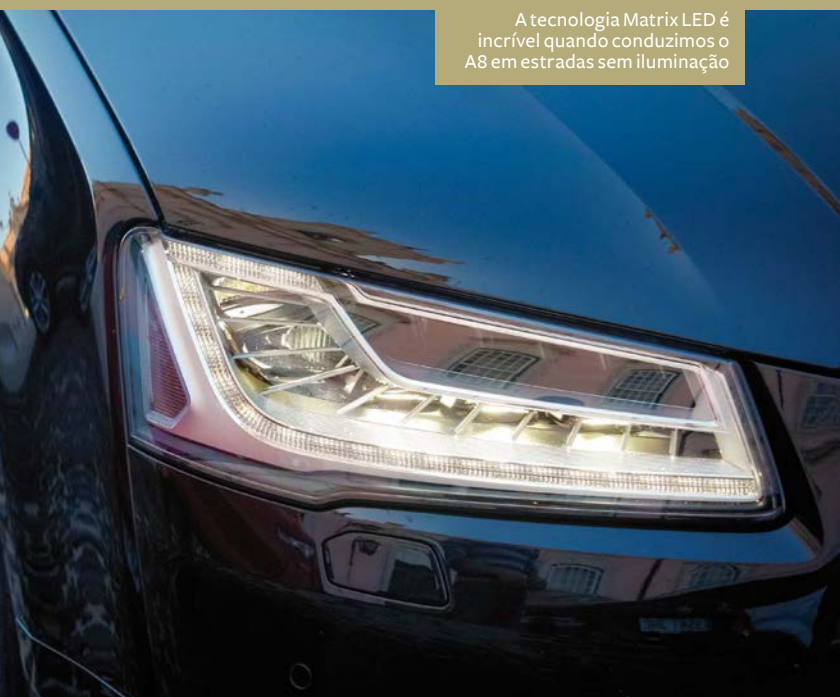
“A SIGLA V8T ANUNCIA UMA DAS CONFIGURAÇÕES MAIS FANTÁSTICAS DE SEMPRE”

A posição de condução merece nota máxima e não se nega aos trajetos mais longos

melhor se adequa ao nosso estado de espírito.

Em muitos dos casos, no entanto, a pessoa que viaja nos lugares dianteiros é apenas aquela que está encarregue de conduzir o A8 entre o ponto A e o ponto B, seguindo as indicações do sistema de navegação e os desejos de quem se encontra nos lugares traseiros deste modelo. E aqui, o patamar de requinte parece ser ainda mais elevado. A regulação elétrica dos assentos, também com aquecimento e ventilação (em opção), em conjunto com o apoio de braços central, onde não faltam os comandos do ar condicionado e até um telefone fixo para uma conversa mais pessoal, apenas nos deixam a pensar qual será a melhor forma de segurar no tablet para ler o jornal durante a viagem. E se os reflexos começarem a ser indesejados, resta usar os comandos na porta para subir as duas cortinais laterais e a traseira, todas elas com comando elétrico. Além de tudo isto, se um dia ficar a pensar que o habitáculo não é assim tão espaçoso (algo que poderá acontecer se, por exemplo, tiver dois metros de altura e se quiser espreguiçar), saiba que a Audi também tem disponível a versão de carroçaria mais longa do Audi A8, equipada precisamente com o mesmo motor e no mesmo patamar de requinte.

"Rápido, por favor, que tenho uma reunião para ir". Rápido? Com certeza. É para já...

A tecnologia Matrix LED é incrível quando conduzimos o A8 em estradas sem iluminação

Nos lugares traseiros há ainda mais requinte e uma dose mais elevada de conforto, mas sem massagens

Mas neste teste, no entanto, não tivemos direito a motorista particular e andámos sempre nos lugares da frente, o que, para sermos totalmente sinceros, até preferimos. A utilização do motor TDI de 4,2 litros é muito intuitiva e tanto o monstruoso binário como a potência do motor parecem ser bastante amigos da caixa de velocidades automática Tiptronic de oito relações. Se conseguirmos apanhar um pouco mais de estrada aberta, sem mais ninguém presente, nem com o risco de outras surpresas tão comuns nos dias que correm, aproveitamos para afundar o pé direito na alcatifa, para que o 4.2 TDI nos surpreenda da melhor forma.

A impressão inicial é de que o motor vai apenas grunhir e ficar chateado por estarmos a acelerar excessivamente, despertando três ou quatro sistemas eletrónicos daqueles a que apenas falta recorrem ao insulto para nos fazer tirar o pé

"TRANSFORMAR RAPIDAMENTE O CENÁRIO QUE NOS RODEIA PARA ALGO DIFUSO E POUCO PERCETÍVEL"

do acelerador, mas frações de segundo depois vamos esquecer por completo esta ideia. O massivo binário de 850 Nm que está disponível logo a partir das 2.000 rpm e os 385 cavalos de potência obtidos em torno das 3.750 rpm, ligados ao sistema de tração integral, vão-nos catapultar para a frente e transformar rapidamente o cenário que nos rodeia para algo mais difuso e pouco percetível, à medida que o ponteiro do velocímetro ganha fôlego para conseguir acompanhar tudo isto. O carro que vinha imediatamente atrás de nós é agora um pequeno ponto no retrovisor e o nível de conforto e ruído que sentimos a bordo está... precisamente na mesma.

A velocidade torna-se proibitiva em frações de segundo e recordamos novamente as fantásticas autoestradas alemãs nas zonas em que não existem limites de velocidade, nem obras, nem trânsito. A bordo deste Audi A8, uma ligação entre duas cidades feita dessa forma seria considerada em primeira classe, com direito a cartão de milhas e outros benefícios, mas sem o incómodo de ter de ir ao aeroporto, ou de escolher meticulosamente tudo o que transportamos nas bagagens de mão. Basta apenas deixar o Audi A8 flutuar por cima do asfalto enquanto vai somando quilómetros ao totalizador e diminuindo a distância que falta para chegar ao destino que inserimos no sistema de navegação.

O pior de tudo, para os comuns mortais, pelo menos, é que viajar em primeira classe tem sempre um custo bastante acrescido. E no caso deste Audi A8 4.2 V8 TDI, o preço base de tabela começa logo nos 148.360 euros. E depois, há ainda mais de 25 mil euros em extras para que esta versão fique igual à unidade que vê nas imagens, equipada com diversos conjuntos de equipamento, onde se incluem elementos como os já mencionados faróis dianteiros em LED, os vidros laterais e traseiro, duplos, com isolamento acústico, o fecho das portas assistido, o sistema de som BOSE com Surround, as jantes de liga leve de 20 polegadas e diversos outros que fazem com que este Audi A8 fique ainda mais exclusivo do que já é. TG

DI A8 4.2 V8 TDI Q TTRO TIPTRONIC

Preço: € 173.605 (unidade ensaiada);
Motor: 4.134 cc, V8 biturbo, 385 cv às 3.750 rpm, 850 Nm às 2.000-2.750 rpm
Prestações: 0-100 km/h em 4,7 seg., v. máx. 250 km/h (limitada)
Transmissão: tração integral permanente, caixa automática 8 vel.
Consumo e emissões: 7,4 l/100 km e 194 g/km CO_2
Peso: 2.040 kg

Por baixo desta tampa, está o V8 TDI de 385 cv e 850 Nm de binário

Parecem pequenas, mas as jantes do A8 têm um diâmetro de 20 polegadas

NATURAL SEL

Viver as quatro estações do ano em apenas três dias e participar numa expedição ao volante do novo Toyota Land Cruiser na Islândia

TEXTO: **PAULO PASSARINHO** / FOTOS: **DOMINIQUE FONTENAT**

O mundo está repleto de lugares bonitos e carregados de mística. O Homem tem tentado corromper alguns deles com as suas selvas de betão e com os aglomerados de ferro e betão. Mas ainda assim a natureza parece conseguir guardar o exclusivo da beleza em alguns pontos do globo. É o caso da Islândia, local escolhido pela Toyota para a apresentação mundial da nova geração do Land Cruiser.

Com ponto de partida no aeroporto de Kevlavik, a caravana de jornalistas iria percorrer pouco mais de 600 quilómetros em dois dias e meio, para poder aquilatar-se das novidades do modelo e, ao mesmo tempo, desfrutar de uma experiência de condução nos mais inóspitos e complexos terrenos que é possível encontrar.

Situada na zona norte do oceano Atlântico, a Islândia é um território que abrange a ilha do mesmo nome e várias ilhas espalhas pelo mar, localizadas entre a Europa e a Gronelândia. O país conta com 320 mil habitantes, um terço dos quais reside na capital Reykjavik, espalhados pelos cerca de 103 mil quilómetros quadrados.

E Z A

V A G E M

PARA CHEGAR A TODO O LADO SÓ MESMO COM GPS A BORDO

“A QUARTA GERAÇÃO RECEBE O NOVO MOTOR COM 177 CAVALOS”

A viagem começa debaixo de chuva mas em asfalto. É tempo de ir detetando as principais novidades do novo Toyota Land Cruiser.

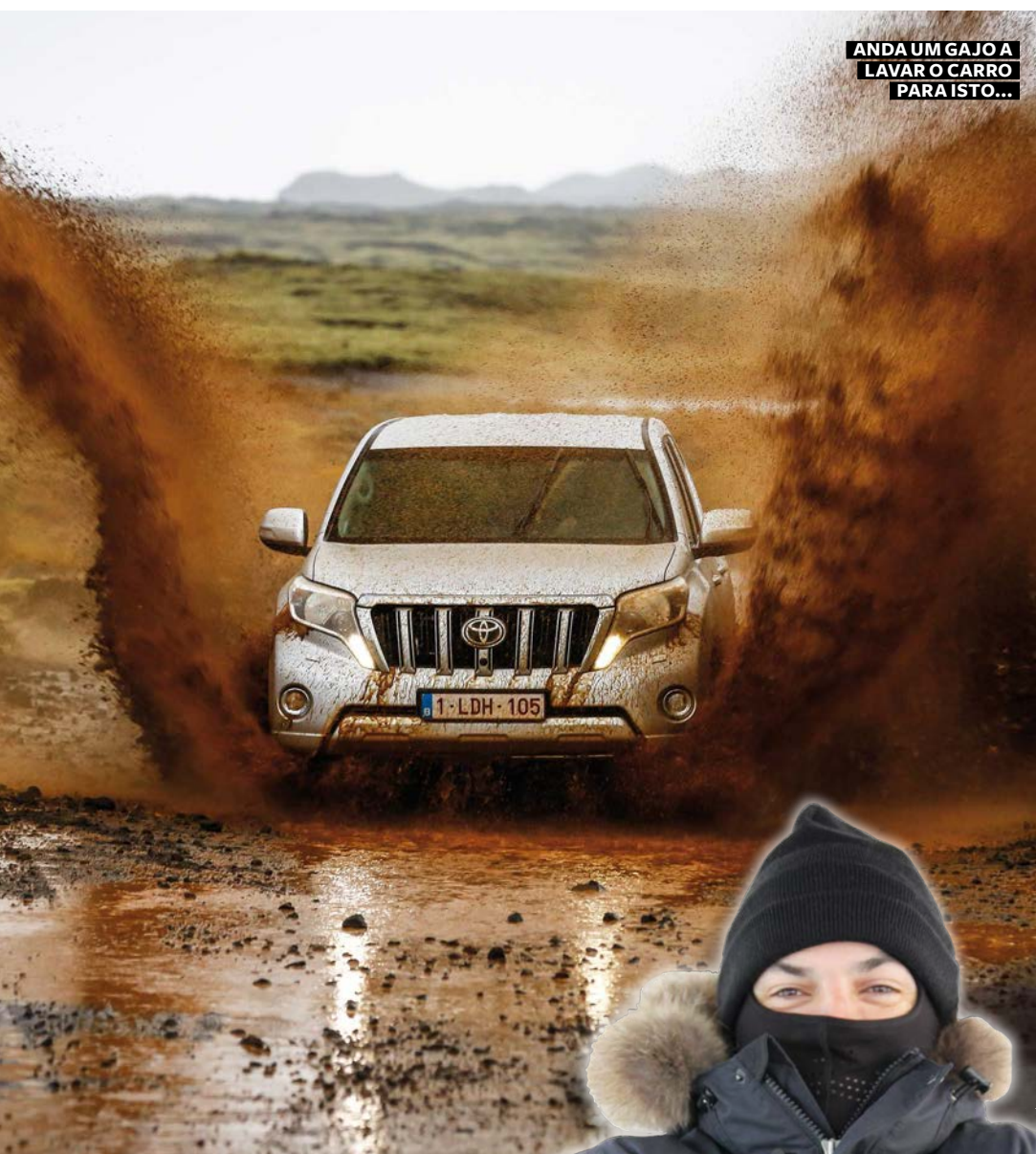
Na quarta geração do modelo há lugar à introdução do novo motor de 2,8 litros e quatro cilindros que debita 177 cavalos às 3.400 rpm. São menos 13 cavalos do que a anterior motorização 3.0, mas com um binário superior de 450 Nm. Com 2.755 cc, 16 válvulas e dupla árvore de cames, o motor vem equipado com um novo turbocompressor de geometria variável com intercooler. Quando acoplado à nova transmissão automática de seis velocidades Super ECT, o motor 2.8 D-4D desenvolve um impressionante binário de 370 Nm a apenas 1.200 rpm e alcança o binário máximo de 450 Nm numa faixa de utilização entre as 1.600 rpm e as 2.400 rpm. Segundo o construtor, o Land Cruiser cumpre o arranque dos 0 aos 100 km/h em apenas 12,7 segundos e alcança uma velocidade máxima de 175 km/h. No caso das estradas na Islândia, isso é irrelevante. Em alcatrão os limites máximos são inúmeras vezes entre 70 e 90 km/h e fora disso nem vale a pena pensar em nada que não seja ligar as redutoras de vez em quando... Talvez a pensar nisso tudo, a marca indica ainda uma importante redução de consumo e emissões de CO_2, com 7,4 l/100 km e 194 g/km respetivamente. Este motor é também o primeiro do construtor nipónico a introduzir o sistema de redução catalítica selectiva (SCR) que utiliza ureia de forma a eliminar até 99% das emissões de NOx, uma das principais causas de poluição do ar. As auroras boreais agradecem seguramente!

A Islândia tem uma grande atividade vulcânica devido à sua localização na dorsal meso-atlântica e um importante gradiente geotérmico. Em conjunto, estas características são responsáveis pela diversidade e excentricidade da paisagem do país. No interior é possível passar por planaltos cobertos por campos de areia, montanhas e glaciares. Se não fosse aquecida pela Corrente do Golfo, a Islândia seria muito provavelmente pouco habitável, mas consegue ter um clima temperado se tivermos em conta a latitude.

O Land Cruiser continua a sua jornada e parece ser o companheiro perfeito para toda a paisagem que se nos vai abrindo à frente. O novo motor é robusto, mas tem um comportamento linear e muito progressivo, com suavidade e potência. A Toyota introduziu uma nova proteção na cabeça do motor (em resina) tendo aproveitado para reduzir a espessura deste elemento. A diminuição do peso daí resultante contribui para a redução do consumo de combustível e para a melhoria da eficiência. O computador de bordo indica 8,5 litros de consumo médio neste momento, mas tenho vindo em velocidade de cruzeiro na estrada.

As condutas de admissão e de escape, assim como o sistema de injeção foram otimizados para maximizar o binário e proporcionar uma combustão mais limpa. São utilizadas duas entradas em simultâneo, de acordo com a rotação do motor: uma entrada tangencial que provoca um fluxo elevado de turbulência, para que

E DE REPENTE... MAIS UMA CASCATA

LIGA O CRAWL, ZÉ! O CRAWL CONTROL...

ANDA UM GAJO A LAVAR O CARRO PARA ISTO...

a mistura ar/combustível seja mais rápida e assim aumente a eficiência de combustão; e uma porta helicoidal que permite atingir um elevado volume de ar. Complicado? Nem por isso. É tempo de pausa.

No Museu Viking, situado nas docas da capital, foi possível aprender um pouco sobre a história do país que remonta ao ano de 874 quando o explorador norueguês Ingólfur Arnarson se tornou o primeiro morador da ilha. Mais tarde, apesar de manter a influência nórdica, recebeu povos celtas que foram lutando pelo domínio da terra. Depois de séculos a acreditar nos Deuses do Olimpo, a população acabou por se ver obrigada à conversão ao catolicismo num processo muito pouco... católico. A adoração aos deuses passou a ser aceite como mística, mas não tolerada pela igreja do Vaticano. Felizmente que hoje em dia a Islândia, apesar de maioritariamente católica, é um país muito plural com variadíssimos exemplos de respeito por culturas, etnias, credos e afins. Na capital é possível inclusive observar uma rua com um arco-íris desenhado no chão, claramente um símbolo de aceitação de outras sexualidades. E mesmo no interior de um glaciar foi possível encontrar um local de culto religioso onde não existia um único símbolo. Desta forma qualquer pessoa poderá estar em paz consigo e com aquilo em que acredita sem ter a intromissão ou obrigação de rezar a qualquer Deus que não o seu.

Aliás a Islândia até recentemente deu mais uma lição do que entende por respeito e soberania! Se a dependência da pesca e da agricultura deu lugar no século XX à entrada nos domínios económicos dos serviços, finanças e vários tipos de indústria, já o século XXI trouxe complicações devido à especulação da alta finança, entre outros problemas.

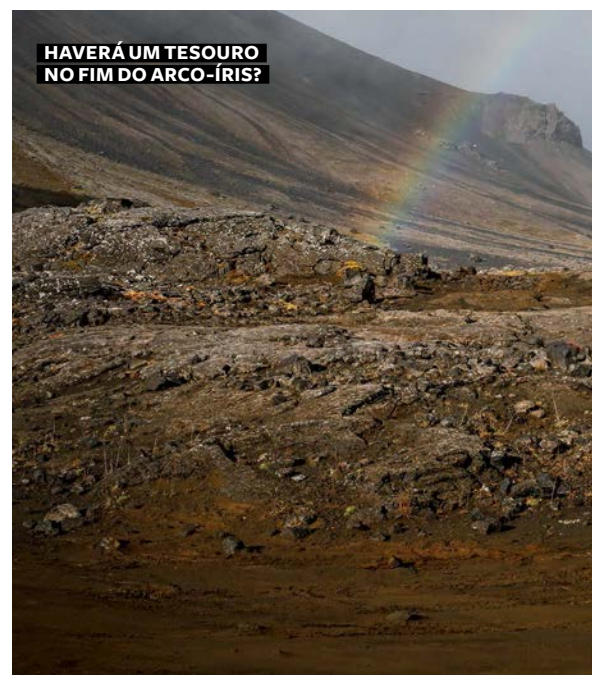
Até 2008, a Islândia tinha-se tornado num dos países mais ricos e desenvolvidos do mundo, e conseguia manter as suas tradições intactas como

“A ISLÂNDIA É O TERRITÓRIO EUROPEU COM O MAIOR NÚMERO DE CASCATAS POR M²”

PDF-TOOLS Click to buy NOW! www.tracker-software.com

TERRA, LAMA, ÁGUA, GELO? NADA OS PAROU!

ESTOU MUITO MAIS ESCLARECIDO AGORA. É POR ALI...

HAVERÁ UM TESOURO NO FIM DO ARCO-ÍRIS?

a cozinha tradicional, a poesia celta e as sagas islandesas medievais, muitas com imagens de Trolls e Elfos. No entanto, tal como Portugal, o sistema bancário falhou e deu lugar a uma contração económica sem precedentes. Apesar de ser um assunto que poucos querem abordar fora do país, a verdade é que a Islândia deu a volta ao problema que lhe tinha retirado um décimo da riqueza em apenas dois anos. Do empréstimo realizado ao FMI em 2008, a Islândia devolveu-o na íntegra em três anos.

À medida que vamos progredindo por curvas e contracurvas é possível observar um país em forte recuperação. Essa mesma recuperação da Islândia foi em grande parte feita, segundo o atual governo, com recusa de implementação de medidas de austeridade e o país conseguiu voltar ao crescimento económico em 2011. A economia está agora assente no turismo (cresce 15 a 20 por cento ao ano), nas exportações de peixe (sobretudo bacalhau) e na indústria de alumínio (agora com forte concorrência chinesa). A taxa de desemprego em 2014 voltou a baixar até aos 3% e no início deste ano as previsões do governo islandês apontavam para um crescimento de 3,3% do PIB. A Islândia desvalorizou a moeda (Coroa islandesa), mas colocou fortes restrições à livre circulação de fundos.

Vale o que vale diriam alguns, mas são factos retirados de uma entrevista recente do Primeiro Ministro Islandês a um jornal norte-americano.

É tempo de começarmos a experiência em todo-o-terreno. O Toyota Land Cruiser dispõe de uma suspensão dianteira independente com duplos triângulos sobrepostos e traseira com quatro braços com barra Panhard. A construção dos novos amortecedores, que utilizam válvulas especiais, proporciona uma força de amortecimento otimizada para ajudar a garantir a necessária fiabilidade, melhorando simultaneamente a estabilidade de condução e o conforto de rolamento. O Land Cruiser também pode estar equipado com um sistema de suspensão de cinética dinâmica controlada eletronicamente (KDSS), que desliga as barras estabilizadoras em ambos os eixos para melhorar o desempenho. Usufrui ainda de um sistema de Suspensão Variável Adaptativa (AVS) que permite ao condutor adaptar o amortecimento adaptando as caraterísticas de condução através da escolha entre os modos Normal, Comfort e Sport.

Operando em conjunto com a AVS, a suspensão pneumática traseira controlada eletronicamente possui cinco modos de controlo - incluindo uma função de Auto Nivelamento e uma função de alteração de Controlo de Altura para manter um controlo óptimo da suspensão traseira, independentemente do número de ocupantes ou da carga a bordo.

A Islândia é a residência do maior glaciar da Europa, o Vatnajökull, um colosso de gelo milenar capaz de rasgar montanhas e abrir vales. A caravana avança em direção a Langjökull, onde podemos deixar o nosso companheiro de viagem repousar e avançar num MAN transformado para transportar passageiros. O condutor não tem visibilidade e guia-se apenas por GPS. Nós acreditamos e chegamos ao destino que nos irá permitir seguir a pé por grutas de cristais de gelo (onde se encontra o local de culto referido atrás) e que nos permite observar aquilo que o homem consegue fazer debaixo do gelo. Para os islandeses, mais do que apenas o turismo, é fundamental mostrar o quanto conseguem aproveitar a força da energia da natureza como parte importante dos seus recursos atuais.

O Land Cruiser recorre a um diferencial autoblocante Torsen (LSD) no diferencial central. O mesmo é capaz de variar automaticamente a distribuição do binário entre as rodas dianteiras e traseiras de 50:50 a cerca de 30:70, de modo a proporcionar uma distribuição ideal de binário em qualquer situação. Além disso, o diferencial traseiro pode ser bloqueado para maximizar as aptidões do veículo para a condução fora de estrada. Para além disso conta com um sistema de Controlo Ativo de Tração (A-TRC), que utiliza tanto o travão como o controlo do motor para distribuir o binário de forma adequada pelas quatro rodas.

Vai ser preciso recordar isto tudo. Mais à frente é necessário atravessar cursos de água e subir montanhas de inclinação acentuada. Pelo caminho vamos observando cascatas. Muitas cascatas. A Islândia detém a coroa, no que diz respeito à quantidade e variedade de cascatas em toda a Europa. Um site de viagens descrevia a certa altura as mesmas deste modo: "A Detifoss possui o maior caudal da Europa; a Seljalandsfoss pode ser apreciada por trás

"O KDSS É UM SISTEMA QUE DESLIGA AS BARRAS ESTABILIZADORAS"

das águas; a Skógafoss parece ter dois arco-íris residentes; e a Gullfoss rasga um vale, numa queda em múltiplas plataformas."

Para múltiplos terrenos nada como estar bem preparado. O Land Cruiser é perfeito e, nesta geração, chega com todos os apoios possíveis ao condutor. Nada o irá parar. A começar pelo sistema de Seleção Multi-Terreno (MTS) que oferece ao condutor uma escolha entre cinco modos de terreno: Mud & Sand (lama e areia), Loose Rock (gravilha), Mogul (obstáculos irregulares), Rock (pedras) e Dirt & Rock (pedras com fraca aderência). O sistema altera automaticamente os sistemas de controlo de tração, do acelerador e dos travões para se adequar às condições todo-o-terreno, proporcionando ao condutor uma ótima capacidade de tração e controlo de veículo para quaisquer tipos de condições.

E depois há aquele que se tornou o meu preferido e permitiu atravessar até um curso de águas mais

revoltas. O sistema de Crawl Control permite ao condutor definir a velocidade de transposição de obstáculo, entre cinco velocidades. O Crawl Control gere automaticamente o motor e os travões para manter uma velocidade predeterminada do veículo, ajudando o condutor a descer lentamente, a subir encostas ao ritmo do passo humano ou a desbloquear o veículo quando fica preso, sem a necessidade de tocar nos pedais. Parece magia. Mas não é. Trata-se de tecnologia ao serviço do condutor.

A Islândia está no ponto de encontro das placas tectónicas norte-americana e euro-asiática. Conhecida pela atividade vulcânica (regista atividade diária), aproveita a energia geotérmica como ninguém. Isso mesmo é verificado em vários locais por onde passamos. Felizmente que o vulcão Eyajafjallajöull, que em 2010 se lembrou de acordar e expelir cinza em força obrigando a fortes constrangimentos no tráfego aéreo, decidiu não acordar nestes dias.

A facilidade de controlo dos diversos sistemas e a monitorização do desempenho fora de estrada do Land Cruiser são assegurados pelo painel de controlo na consola central e a informação apresentada no ecrã multi-informação.

No centro do tablier, um interruptor rotativo permite controlar tanto o Sistema Seleção Multiterreno como o ajuste da velocidade definida para o Crawl Control. O painel incorpora ainda interruptores de comando dos sistemas 4WD e de AVS além dos interruptores de bloqueio dos diferenciais central e traseiro. Ao centro existe ainda um monitor a cores TFT de 4.2" que opera em conjunto com a tecla de multi-informações montada no volante para fornecer ao condutor várias informações em tempo real. O reforço da assistência à condução fora de estrada é fornecido por monitores que revelam o indicador de ângulo, do evoluir de cada roda e a atividade dos bloqueios de diferenciais. As informações sobre o controlo individual de tração em cada roda, do ângulo da direcção e da atividade de bloqueio dos diferenciais podem ser exibidas simultaneamente, o que aumenta o grau de assistência ao condutor quando a atravessa condições de todo-o-terreno desafiantes. O MTS ligado ativa de imediato as quatro câmaras exteriores para mostrar imagens do que se passa lá fora e permitir evitar algumas armadilhas. Nada parece deter o Land Cruiser enquanto progredimos pelas cinzas misturadas na areia do deserto de Rótarsandur, ladeados por montanhas de lava e sempre aqui e ali com quedas de água.

No final da jornada penso no quanto foi bom a marca ter apenas apostado na técnica. A imagem mantém-se igual, com a grelha e os faróis a apresentarem a maior diferença. Tal como no interior, onde apenas os novos estofos identificam esta geração, e, claro a parafernália de ajudas já referida. A versão ensaiada já contava também com o sistema Touch 2 com Go Plus, um sistema integrado de comunicação e entretenimento com sistema de navegação e possibilidades de controlo por voz.

É tempo de me despedir deste cenário fabuloso e do Toyota Land Cruiser. Vai deixar saudades. TG

ONDAS COM DEZ METROS? SIM, TODOS OS DIAS...

TOYOTA LAND CRUISER 2.8

Preço: € 100.930
Motor: 2.755 cc, 4 cil., 177 cv, 420 Nm
Performance: 0-100 km/h em 12,7 s, 175 km/h vel. máx.
Transmissão: automática de 6 vel. c/ redutoras, tr. integral
Consumo/emissões: 7,4 l/100 km, 194 g/km CO_2
Peso: 1.535 kg

UM LOCAL DE CULTO NO INTERIOR DE UM ICEBERG. SEM SÍMBOLOS

"FELIZMENTE QUE O EYAJAFJALLAJÖULL NÃO SE LEMBROU DE VOLTAR A ACORDAR"

A FROTA PRONTA PARA O DESAFIO NA NEVE

PDF-TOOLS
Click to buy NOW!
www.tracker-software.com

LAND CRUISER SÉRIE 70 PRODUZIDO EM PORTUGAL

Portugal tem uma importante ligação afetiva com o Land Cruiser. A Toyota Caetano, em Ovar, produz em exclusivo para exportação o Land Cruiser Série 70. Pode parecer um contrassenso existir uma unidade de produção em solo nacional que não produz para o nosso território, mas na verdade assim é.

A absorção de toda a produção é garantida pelo enorme mercado sul-africano que sozinho garantiu a sobrevivência desta unidade de produção. Trata-se, como é óbvio de um reconhecimento por parte dos responsáveis japoneses da marca nas qualidades e capacidades da unidade de produção portuguesa. E foi bem-vindo porque o fim da produção da Toyota Dyna (devido às restrições da norma Euro VI) levaria a fábrica para um eventual encerramento.

Para poder montar o Série 70, a unidade industrial do norte recebeu vários melhoramentos e benefeciou de um investimento de dez milhões de euros, empregues na aquisição de novos equipamentos, formação de pessoal e ampliação das instalações.

A continuidade está garantida por mais algum tempo pois está prevista a produção de mais de 1.200 unidades por ano, nas variantes cabina simples ou dupla, cinco lugares ou com caixa de carga.

O Land Cruiser Série 70 é pensado para os mais acidentados terrenos africanos e a robustez é palavra de ordem.
Conta com dois motores diesel, um V8 4.5 e um seis cilindros em linha com 4,2 litros; bem como um motor V6 a gasolina. Desde o ano inaugural, em 1971, a fábrica de Ovar já produziu 298.424 Toyota de entre mais de dez modelos, empregando 190 pessoas.

ARCTIC TRUCKS

Sabe a quem a *TopGear* telefonou quando precisou ir ao Pólo Norte?

Com uma experiência de mais de 25 anos, a Arctic Trucks é uma empresa que se dedica às explorações nos mais inóspitos e gelados destinos do planeta. Ao longo da sua vida, a companhia já conta com mais de 300 mil quilómetros efetuados em diferentes expedições sempre com um ponto em comum: fornecer todas as ferramentas para que os turistas ou profissionais cheguem aos destinos pretendidos.

Com presença direta na Islândia, Dubai e Noruega, a empresa atua globalmente em cerca de uma dezena de outros mercados. A sua principal vocação são as expedições, mas o seu modelo de negócio passa igualmente por fornecer soluções para os clientes terem no seu dia-a-dia.

É o caso das transformações que operam e disponibilizam nos seus veículos com o objetivo de os transformar num misto de *bigfoot* e veículo de assistência rápida.

A base? Já adivinhou! A marca mais escolhida é justamente a Toyota, que fornece os Land Cruiser e Hilux para a empresa. Talvez por isso, e aproveitando a presença dos jornalistas na Islândia, a empresa mostrou as suas mais recentes criações, com base no Land Cruiser e com rodas de 33 e 35 polegadas para superar os mais difíceis terrenos e obstáculos. Equipados com material que permite auxiliar eventuais atascanços, os modelos transformados contam com alterações estruturais mínimas, essencialmente reforços na suspensão, mas a empresa garante homologações em vários países. Os pneus são desenvolvidos pela Arctic Trucks em estreita colaboração com os fabricantes e normalmente são feitos para cada transformação.

E se isto lhe é familiar, não estranhe! A Toyota Hilux AT38 utilizada na Expedição Pólo Norte pela *TopGear* em 2007 foi justamente fornecida pela Arctic Trucks. E se quiser ter uma igual (ou quase) poderá contar com a empresa islandesa. TG

apdp
Associação Protectora dos Diabéticos de Portugal
JUNTOS VAMOS
DAR A CARA
PELA DIABETES.